

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

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

Sommaire

<u>EXPOSÉ DES MOTIFS</u>	3
<u>PROJET DE DÉLIBÉRATION</u>	5
<u>ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</u>	11
<u>Annexe 1 : Fiches projet</u>	12
<u>Annexe 2 : RER D - Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du RER NG – Convention travaux n° 7</u>	37
<u>Annexe 3 : Avenant à la convention de financement « études préliminaires de communication de rabattement en gare de Bois-Colombes »</u>	69
<u>Annexe 4 : Ligne N – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du Régio2N – Convention Travaux n°5</u>	84
<u>Annexe 5 : Ligne U – Amélioration de l'accès des trains SNCF au site de Trappes – Convention EP</u>	118
<u>Annexe 6 : Ligne U – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant NAT – Convention PRO/DCE et REA</u>	146
<u>Annexe 7 : Ligne V – Création de la Halte du Pileu entre Massy et Versailles – Convention AVP-APO</u>	179
<u>Annexe 8 : Ligne V – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du matériel roulant Régio2N – Convention APO</u>	205
<u>Annexe 9 : RER C – Adaptation des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Avenant n°1 à la convention d'études AVP</u>	231
<u>Annexe 10 : ORLYVAL – Devenir des infrastructures – Convention études</u>	245

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Exécutif conduit la révolution dans les transports pour apporter des conditions de déplacement radicalement changées aux Franciliennes et aux Franciliens. Ainsi, la Région contribue à l'ambitieux programme de développement du réseau ferroviaire. Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 9 opérations suivantes.

1. RER D - Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du RER NG – Convention travaux n° 7

Cette convention prévoit une participation de la Région de **7 350 000 €**. Elle consiste à financer la poursuite des travaux d'adaptation des voies principales et de service de la ligne dans le cadre du schéma directeur du matériel roulant sous maîtrises d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

2. Ligne J - Communications de rabattement en gare de Bois-Colombes - études préliminaires (EP)- Avenant

L'avenant à la convention de financement « études préliminaires de communication de rabattement en gare de Bois-Colombes » a pour objectif de modifier le montant global de la convention initiale votée en septembre 2021 en l'augmentant de 500 000 à 610 000 €. Cette subvention de **77 000 €** permettra de financer des études préliminaires complémentaires et l'analyse de la valeur du projet.

3. Ligne N – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du Régio2N – Convention Travaux n°5

Cette convention prévoit une participation de la Région de **19 635 000 €**. Elle permet de financer la poursuite des travaux d'adaptation des infrastructures de ligne N pour le déploiement du Régio2N sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

4. Ligne U – Amélioration de l'accès des trains SNCF au site de Trappes – Convention EP

Cette convention prévoit une participation de la Région de **193 619,3 €**. Elle permet de financer les études préliminaires prévues dans le cadre du Schéma directeur de la ligne U en améliorant la Voie d'Entrée Exceptionnelle (VEEX) permettant l'accès des trains au site de Trappes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

5. Ligne U – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant NAT – Convention PRO/DCE et REA

Cette convention prévoit une participation de la Région de **48 440 160 €**. Elle permet de financer les études Projet (PRO-DCE), les premiers travaux en gare de Versailles-Chantiers en lien avec l'interconnexion ferrée du Grand Paris sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions ainsi que la première phase travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau en vue du déploiement du futur matériel roulant NAT.

6. Ligne V – Création de la Halte du Pileu entre Massy et Versailles – Convention AVP-APO

Cette convention prévoit une participation de la Région de **630 000 €**. Elle permet de financer les études d'Avant-projet (AVP) prévues au titre de la ligne Transilien V pour la création d'une halte située sur le secteur du Pileu entre Massy et Versailles.

7. Ligne V – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du matériel roulant Régio2N – Convention APO

Cette convention prévoit une participation de la Région de **1 372 000 €**. Elle permet de financer les études d'Avant-projet/Projet (APO) relatives à l'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du futur matériel roulant Régio2N, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

8. RER C – Adaptation des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Avenant n°1 à la convention d'études AVP

Cet avenant prévoit une participation de la Région de **1 960 000 €**. Il permet de couvrir les besoins complémentaires liés à la convention de financement relative aux études d'avant-projet des adaptations des infrastructures SNCF pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes RER C approuvée par délibération n° CP 2024-227 du 27 septembre 2024.

9. ORLYVAL – Devenir des infrastructures – Convention études

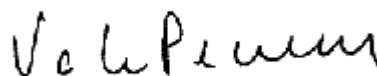
Cette convention prévoit une participation de la Région de **490 000 €**. Elle permet de financer un programme d'étude relatif au devenir des infrastructures d'Orlyval sous maîtrise d'ouvrage IDFM.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 12 subventions en investissement à hauteur de **80 147 779,30 €**.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports conduite dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 approuvé par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



VALÉRIE PÉCRESSÉ

PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 20 NOVEMBRE 2025

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

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

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

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

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2017-51 du 9 mars 2017 relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ;

VU la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires « Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes » ;

VU la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 4 ;

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

VU la délibération n° CP 2024-069 du 28 mars 2024 approuvant la convention de financement relative aux études de faisabilité de création d'une halte au Pileu ;

VU la délibération n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 approuvant la convention de financement relative aux travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG – REA 6 ;

VU la délibération n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 approuvant la convention des études d'Avant-projet concernant l'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne Transilien U ;

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° CP2024-227 du 27 septembre 2024 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes RER C ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour l'année 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 2025-283 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG – convention n° 7 » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **7 350 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **7 350 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710104 « Schéma Directeur du RER D ».

Article 2 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne J - Communications de rabattement en gare de Bois-Colombes - études préliminaires (EP)- Avenant » joint en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **77 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **77 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710111 « Schéma de secteurs Transilien- ligne J ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne N – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant Régio2N – Convention REA n° 5 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **19 635 000 €**

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **19 635 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710114 « Schéma de secteurs Transilien – ligne N ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne U – Amélioration de l'accès des trains SNCF au site de Trappes – Convention EP » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **193 619,30 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **193 619,30 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons

ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710117 « Schéma de secteurs Transilien – ligne U ».

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne U – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant NAT – Convention PRO/DCE et REA » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **48 440 160 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **48 440 160 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710117 « Schéma de secteurs Transilien – ligne U ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne V – Création de la Halte du Pileu entre Massy et Versailles – Convention AVP/APO » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **630 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **630 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,

- Opération 710119 « Schéma de secteurs Transilien – ligne V ».

Article 7 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne V – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant Régio2N – Convention APO » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 372 000 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 8 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **1 372 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Action 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710119 « Schéma de secteurs Transilien – ligne V ».

Article 8 :

Décide de participer au financement du projet « RER C – Adaptation des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Avenant n°1 à la convention d'étude AVP » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 960 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 9 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de **1 960 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710103 « Schéma Directeur du RER C ».

Article 9 :

Décide de participer au financement du projet « Orlyval – Devenir des infrastructures – Convention études » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par

l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **490 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 10 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de **490 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7113 « Autres études, premières acquisitions foncières, premiers travaux »,
- Opération 711301 « Autres études, premières acquisitions foncières, premiers travaux TC » ».

Article 10 :

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

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 : Fiches projet

**DOSSIER N° 25004411 - RER D - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT
DU RER NG - CONVENTION N°7 REA (SNCF G&C)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	5 500 000,00 € HT	70,00 %	3 850 000,00 €
	Montant total de la subvention		3 850 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les travaux de rehaussement de quai en gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 3 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Le coût objectif de la convention REA n°7 associée à la subvention sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions s'élève à 5 500 000 € courants. Elle permet de réaliser les travaux en gare de Villeneuve Saint-Georges nécessaires au déploiement des nouveaux matériels roulants RER NG sur la ligne D du RER, notamment :

- le rehaussement du quai 1 de Villeneuve Saint Georges à 55cm avec pose de Dalles d'Eveil à la Vigilance (DEV) en extrémité et finition par enrobés

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux de rehaussement de quai en gare de Villeneuve Saint-Georges sont financés au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel pour SNCF Gares & Connexions s'élève à 5 500 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 1 650 000 €),

- la Région à 70 % (soit 3 850 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	3 837 209,00	69,77%
Provision pour risques	690 698,00	12,56%
Frais maîtrise d'oeuvre	690 698,00	12,56%
Frais maîtrise d'ouvrage	281 395,00	5,12%
Total	5 500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	3 850 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	1 650 000,00	30,00%
Total	5 500 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004410 - RER D - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT
DU RER NG - CONVENTION N°7 REA (SNCF RESEAU)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	5 000 000,00 € HT	70,00 %	3 500 000,00 €
	Montant total de la subvention		3 500 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux d'adaptation (REA) des infrastructures du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

Dates prévisionnelles : 3 juillet 2019 - 3 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont été votés par délibération n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019. Par conséquent, la prise en compte des dépenses est fixée à compter de cette date.

Description :

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

Le coût objectif de la convention REA n°7 associée à la subvention sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 5 000 000 € courants. Elle permet la poursuite des travaux d'adaptation (REA) nécessaires au déploiement des nouveaux matériels roulants RER NG sur la ligne D du RER, notamment

- les adaptations des infrastructures en ligne et de voies de service (VS),
- les adaptations permettant la desserte commerciale des gares : rehaussement/abaissement, allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairages,
- les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains : alimentation électrique (sous-stations, Postes de Mise en Parallèle, caténaires, feeder, circuits de retour du courant de traction, compatibilité des circuits de voies, sectionnements critiques), gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces PN, acquisitions foncières, ouvrages d'art,
- les adaptations nécessaires au garage (voies de service) des RER NG : adaptations caténaires, EALE, sectionnement critique, signalisation (dont repères d'arrêt, postes et balises), voies, éclairage, gabarit,

entrevoies, sécurité, réseaux d'eau et d'électricité.

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux d'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG sont financés au titre du "volet Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel s'élève à 5 000 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 1 500 000 €),
- la Région à 70 % (soit 3 500 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	4 100 000,00	82,00%
Provision pour risques	321 313,00	6,43%
Frais maîtrise d'oeuvre	339 356,00	6,79%
Frais maîtrise d'ouvrage	239 331,00	4,79%
Total	5 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	3 500 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	1 500 000,00	30,00%
Total	5 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25003259 - Ligne J - Communications de rabattement en gare de Bois-Colombes - études préliminaires (EP)-Avenant

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	110 000,00 € HT	70,00 %	77 000,00 €
	Montant total de la subvention		77 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention complémentaire pour la réalisation des études préliminaires des communications de rabattement en gare de Bois-Colombes - ligne J.

Dates prévisionnelles : 22 septembre 2021 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Cette subvention est un avenant à la convention 'Ligne J-Communication de rabattement en gare de Bois Colombes -EP' adoptée par la CP 2021-251 du 22 septembre 2021. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des dépenses à partir de la date d'approbation de cette première convention de financement.

Description :

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

Cette affectation a pour but de financer les études préliminaires complémentaires des communications de rabattement en gare de Bois-Colombes et l'Analyse de la Valeur du projet estimées à 110 000 €. Ce projet vise à permettre d'augmenter la desserte de la gare de Bois-Colombes pour offrir un accès plus large au Grand Paris Express en la rendant accessible aux trains de la ligne J6.

Il a fait l'objet d'une première subvention attribuée à la CP n°2021-251 du 22 septembre 2021 de 350 000 €.

Détail du calcul de la subvention :

Le financement de la présente convention est assuré par :

- l'Etat à hauteur de 30% (soit 33 000 €)
- la région Ile-de-France à hauteur de 70% (soit 77 000 €).

Localisation géographique :

- BOIS-COLOMBES

Contrat Particulier : Hors CPRD**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes complémentaires	55 000,00	50,00%
Analyse de la valeur	55 000,00	50,00%
Total	110 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (attribution en cours)	33 000,00	30,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	77 000,00	70,00%
Total	110 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004412 - LIGNE N - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE
DEPLOIEMENT DU REGIO2N- CONVENTION TRAVAUX N°5**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	27 675 000,00 € HT	70,95 %	19 635 000,00 €
	Montant total de la subvention		19 635 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux (REA 5) d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Régio2N sur la ligne N.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2018 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les premiers travaux (REA) d'infrastructure de la ligne N ont été votés par délibération n° CP 2018-455 du 21 novembre 2018. Afin de respecter le planning de mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage a été contraint de lancer les travaux par anticipation. Les factures seront donc prises en compte à compter du 1er juin 2018.

Description :

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

Le coût objectif de la convention REA n°5 associée à la subvention sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 28 050 000 € courants. Elle permet la poursuite des travaux d'adaptation (REA) nécessaires au déploiement des nouveaux matériels roulants Régio2N sur la ligne N, notamment :

Création de la sous-station de Jean Jaurès

- La création d'un bâtiment sur plusieurs niveaux ;
- L'adaptation du Centre de Supervision de la Sous-Station (CSS) et de l'OCTV du Technicentre Atlantique
- Le raccordement de la sous-station au système ferroviaire existant
- Le remaniement du Réseau RTE actuel pour intégrer la sous-station

Création de la sous-station de Trappes

- L'installation d'un local technique pour la sous-station ;
- L'adaptation du Centre de Supervision de la Sous-Station (CSS) ;
- Le raccordement de la sous-station au système ferroviaire existant.

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux d'adaptation des infrastructures de la ligne N pour le déploiement du Régio2N sont financés au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel s'élève à 28 050 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 8 415 000 €),
- la Région à 70 % (soit 19 635 000 €).

Un principe de décroisement avec l'Etat sur les factures de substitution des bus (montant de 375 000 €) modifie les clés travaux. Le principe du 70/30 est respecté sur le montant global de la convention mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux sous-station Jean Jaurès	16 518 000,00	59,69%
Frais maîtrise d'ouvrage	316 000,00	1,14%
Frais maîtrise d'œuvre	665 000,00	2,40%
Provision pour risques	928 000,00	3,35%
Travaux sous-station Trappes	7 288 000,00	26,33%
Frais maîtrise d'ouvrage	270 000,00	0,98%
Frais maîtrise d'œuvre	1 101 000,00	3,98%
Provision pour risques	589 000,00	2,13%
Total	27 675 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	19 635 000,00	70,95%
Etat (en cours d'attribution)	8 040 000,00	29,05%
Total	27 675 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004416 - LIGNE U - AMELIORATION DE L'ACCES DES TRAINS SNCF AU SITE DE TRAPPES- CONVENTION EP

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	276 599,00 € HT	70,00 %	193 619,30 €
	Montant total de la subvention		193 619,30 €

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

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les études préliminaires concernant l'amélioration de l'accès des trains par la Voie d'entrée exceptionnelle du site de Trappes au titre du Schéma directeur de la ligne U

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Afin d'améliorer durablement le fonctionnement des lignes N et U, de répondre aux besoins des voyageurs, tout en tenant compte des évolutions liées aux nouveaux projets de transports collectifs structurants, un Schéma de secteur commun aux deux lignes N et U a été initié.

Les perspectives d'action arrêtées portent sur :

- L'amélioration des performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- L'adaptation de l'offre de transport afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions,
- L'amélioration de la qualité de service.

A l'issue des études d'élaboration du Schéma directeur des lignes N et U, il est proposé à court terme, d'approfondir le sujet spécifique de Trappes et d'initier les études préliminaires dès 2025 en concomitance avec le projet de déploiement du poste ARGOS en lieu et place du Poste 1 PRCI de la Verrière.

L'amélioration de cet accès se traduit par une augmentation de la capacité de la voie d'entrée dite

exceptionnelle (VEEX) ainsi que sa banalisation.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires relatives à l'amélioration de l'accès VEEX sur le site de Trappes sont financées au titre du "volet Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 276 599 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 82 979,7 €),
- la Région à 70 % (soit 193 619,3 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais maîtrise d'oeuvre	209 700,00	75,81%
Frais maîtrise d'ouvrage	53 600,00	19,38%
Provision pour risques	13 299,00	4,81%
Total	276 599,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	193 619,30	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	82 979,70	30,00%
Total	276 599,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004414 - LIGNE U – ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SNCF POUR LE
DEPLOIEMENT DU MATERIEL ROULANT NAT - CONVENTION PRO/DCE-REA (SNCF G&C)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	21 450 000,00 € HT	74,08 %	15 890 160,00 €
	Montant total de la subvention		15 890 160,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de financer les études d'Avant-projet/Projet et les premiers travaux de la ligne U du réseau Transilien pour l'arrivée du matériel roulant NAT sur la ligne U

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Le coût objectif des études PRO-DCE associé à la subvention sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions s'élève à 3 100 000 € courants et concernant les premiers travaux à 19 600 000 €.

Les études portent principalement sur :

- La modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR ;
- La modification des caténaires induite par les adaptations de quai ;
- La reprise des bordures des quais de sorte à respecter le gabarit GVZEQ+20mm (seuil de vérification du gabarit en zone de quai selon l'IG02040).

La première tranche de travaux porte sur :

- L'adaptation des quais de la gare de Versailles Chantiers
- L'adaptation des quais de la gare de Saint-Cyr.

Détail du calcul de la subvention :

Les études PRO/DCE et les premiers travaux d'adaptation des infrastructures de la ligne U pour le déploiement du Régio2N sont financés au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions s'élève à 22 700 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 6 810 000 €),
- la Région à 70 % (soit 15 890 000 €).

Un principe de décroisement avec l'Etat sur les factures de substitution des bus (montant de 1 200 000 €) modifie les clés travaux. Le principe du 70/30 est respecté sur le montant global de la convention mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes PRO/DCE - Acsquisition données	200 000,00	0,93%
Frais maîtrise d'oeuvre	2 000 000,00	9,32%
Frais maîtrise d'ouvrage	900 000,00	4,20%
REA - Gare de Versailles	4 500 000,00	20,98%
SLG (sécurité)	1 600 000,00	7,46%
Frais maîtrise d'oeuvre	1 150 000,00	5,36%
Frais maîtrise d'ouvrage	400 000,00	1,86%
Provision pour risques	1 250 000,00	5,83%
REA - Gare Saint-Cyr	4 850 000,00	22,61%
SLG (sécurité)	1 700 000,00	7,93%
Frais maîtrise d'oeuvre	1 200 000,00	5,59%
Frais maîtrise d'ouvrage	400 000,00	1,86%
Provision pour risques	1 300 000,00	6,06%
Total	21 450 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	15 890 160,00	74,08%
Etat (en cours d'attribution)	5 559 840,00	25,92%
Total	21 450 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004413 - LIGNE U – ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SNCF POUR LE
DEPLOIEMENT DU MATERIEL ROULANT NAT - CONVENTION PRO/DCE-REA (SNCF RESEAU)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	46 500 000,00 € HT	70,00 %	32 550 000,00 €
	Montant total de la subvention		32 550 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de financer les études d'Avant-projet/Projet de la ligne U du réseau Transilien pour l'arrivée du matériel roulant NAT sur la ligne U

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Le coût objectif des études PRO-DCE associé à la subvention sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 5 500 000 € courants et concernant les premiers travaux à 41 000 000 €.

Le programme d'études couvre notamment :

- L'adaptation des voies de service à La Défense, La Verrière et sur le site de Trappes,
- Les adaptations en gare sur le périmètre SNCF Réseau,
- Le déplacement des signaux pour permettre la bonne circulation des trains,
- L'adaptation du pont-rail de Bois Robert (DCE uniquement),
- Le renforcement de la sous-station de Porchefontaine (Complément APO & DCE),
- L'adaptation des équipements permettant le retour courant traction sur la ligne (études APO & DCE),
- Le traitement des sections critiques d'intensité (études APO & DCE).

Le programme de la première tranche travaux :

- L'adaptation des voies de service à La Défense, La Verrière,
- L'adaptation du pont-rail de Bois Robert,

- Le renforcement de la sous-station de Porchefontaine.

Détail du calcul de la subvention :

Les études PRO/DCE ainsi que les premiers travaux relatifs à l'adaptation des infrastructures de la ligne U pour le déploiement du Régio2N sont financées au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 46 500 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 13 950 000 €),
- la Région à 70 % (soit 32 550 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes PRO/DCE - Frais maîtrise d'oeuvre	4 100 000,00	8,82%
Etudes PRO/DCE - Frais maîtrise d'ouvrage	1 400 000,00	3,01%
Travaux	20 200 000,00	43,44%
Travaux - sécurité	5 100 000,00	10,97%
Travaux - Frais maîtrise d'oeuvre	6 000 000,00	12,90%
Travaux - Frais maîtrise d'ouvrage	2 000 000,00	4,30%
Provision pour risques	7 700 000,00	16,56%
Total	46 500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	32 550 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	13 950 000,00	30,00%
Total	46 500 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004420 - LIGNE V – CREATION DE LA HALTE DU PILEU ENTRE MASSY ET
VERSAILLES - CONVENTION AVP (SNCF G&C)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	450 000,00 € HT	70,00 %	315 000,00 €
	Montant total de la subvention		315 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de réaliser les études d'Avant-projet pour la création d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire.

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l'étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d'une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Paris Saclay.

Enfin, Île-de-France Mobilités a demandé à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de lancer les études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023. La convention relative au financement de ces études de faisabilité a été adoptée par délibération n°CP2024-069 du 28 mars 2024.

Il s'agit dorénavant de lancer les études d'Avant-projet.

La convention associée à cette subvention concerne ces études pour la création d'une halte au Pileu.

Détail du calcul de la subvention :

Les études d'Avant-projet concernant la création de la halte du Pileu sont financées au titre du "volet Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions s'élève à 450 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 135 000 €),
- la Région à 70 % (soit 315 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais de maîtrise d'oeuvre	290 000,00	64,44%
Frais de maîtrise d'ouvrage	118 000,00	26,22%
Provision pour risques	42 000,00	9,33%
Total	450 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	315 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	135 000,00	30,00%
Total	450 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004419 - LIGNE V – CREATION DE LA HALTE DU PILEU ENTRE MASSY ET
VERSAILLES - CONVENTION AVP**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	450 000,00 € HT	70,00 %	315 000,00 €
	Montant total de la subvention		315 000,00 €

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

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de réaliser les études d'Avant-projet pour la création d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire.

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l'étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d'une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Paris Saclay.

Enfin, Île-de-France Mobilités a demandé à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de lancer les études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023. La convention relative au financement de ces études de faisabilité a été adoptée par délibération n°CP2024-069 du 28 mars 2024.

Il s'agit dorénavant de lancer les études d'Avant-projet.

La convention associée à cette subvention concerne ces études pour la création d'une halte au Pileu.

Détail du calcul de la subvention :

Les études d'Avant-projet concernant la création de la halte du Pileu sont financées au titre du "volet Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant du périmètre conventionnel sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau s'élève à 450 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 135 000 €),
- la Région à 70 % (soit 315 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	450 000,00	100,00%
Total	450 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	315 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	135 000,00	30,00%
Total	450 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 25004409 - LIGNE V - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE
DEPLOIEMENT DU MATERIEL ROULANT REGIO2N - CONVENTION APO**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 960 000,00 € HT	70,00 %	1 372 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 372 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention études concernant l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien V pour le déploiement du matériel roulant Régio2N

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Depuis le 12 décembre 2023, la desserte ferroviaire entre Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers est réalisée par des navettes indépendantes des circulations de la ligne du RER C.

Ce débranchement, nommé « Ligne V », comprend 15 km de voies, 7 gares et dessert 6 communes. Il a permis d'obtenir une ponctualité de 95,1% en 2024. Il fait suite au premier débranchement entre Epinay-sur-Orge et Massy-Palaiseau fin 2023, repris par la ligne de tram-train T12.

La Ligne V est actuellement exploitée avec un matériel roulant amianté qui ne peut pas être transféré dans le cadre d'une concession de service public au titre de la réglementation européenne et pour lequel l'horizon de radiation se situe en 2030.

Afin d'accélérer le renouvellement du matériel roulant vieillissant de la ligne V, le choix a été fait de déployer des matériels Regio2N en Unités Simples (US) pour améliorer significativement et rapidement le confort des usagers de cette ligne. Ce choix permet en outre des économies sur le volet adaptations des infrastructures puisque la circulation de rames en composition simple allège fortement les besoins de renforcement des alimentations électriques.

Concernant les études d'adaptation à l'infrastructure, elles porteront sur :

- L'adaptation des ouvrages d'arts (charge à l'essieu) ;
- L'adaptation du gabarit ;
- L'adaptation du RCT (technologie de circuits de voie) ;
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare ;
- Le traitement des sections critiques d'intensité.

Détail du calcul de la subvention :

Les études sont financées au titre du "volet Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de la subvention est de 1 960 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- l'Etat à 30 % (soit 588 000 €),
- la Région à 70 % (soit 1 372 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	475 000,00	24,23%
Frais maîtrise d'oeuvre	898 000,00	45,82%
Frais maîtrise d'ouvrage	283 000,00	14,44%
Provision pour risques	304 000,00	15,51%
Total	1 960 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	1 372 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	588 000,00	30,00%
Total	1 960 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25000193 - RER C – Adaptation des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Avenant n°1 à la convention d'étude AVP

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 800 000,00 € HT	70,00 %	1 960 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 960 000,00 €

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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin d'actualiser le montant de l'avant-projet de l'opération d'adaptations des infrastructures du RER C pour l'arrivée du nouveau matériel roulant.

Dates prévisionnelles : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit d'actualiser le montant des études d'avant-projet, la date de démarrage à prendre en compte correspond à la date du vote de la convention initiale, à savoir le 27/09/2024 (Cf. délibération n° CP 2024-227).

Description :

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

Afin de moderniser le réseau ferroviaire francilien, en 2016, Île-de-France Mobilités a lancé le projet de Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR). Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). En 2026, les premières rames de ce type arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovation sont nécessaires pour les prolonger au-delà. Dans le cadre du SDMR, il a été décidé de remplacer les rames Z2N actuelles, par un nouveau matériel, qui devra répondre à l'évolution du besoin des voyageurs de la ligne C et sera un vecteur de l'amélioration de la performance (confort, information voyageurs, fiabilité, charge voyageurs, accessibilité).

Dans cette optique, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont réalisé en 2020 et 2021 des études de faisabilité sur les adaptations d'infrastructures à prévoir pour l'accueil du nouveau matériel roulant (gabarit, ouvrage d'art, caténaires, etc.), puis ensuite en 2023 et 2024 des études préliminaires.

Par ailleurs, les caractéristiques techniques (gabarit, hauteur ...) du futur matériel ont un impact direct sur les infrastructures ferroviaires, financées par le CPER (70 % Région / 30 % Etat). Elles ont été validées en CA IDFM du 12 novembre 2024.

Dans l’optique de sécuriser le planning des études AVP, la délibération n° CP2024-227 du 27/09/2024 a accordé deux subventions. L’une, d’un montant de 10 934 000 € à SNCF Réseau et l’autre d’un montant de 5 961 200 € à SNCF Gares & Connexions pour réaliser une partie des études d’avant-projet relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l’arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER C. En effet, l’autre partie des études AVP dépend des caractéristiques du matériel roulant et ces dernières n’ont été validées que le 12 novembre 2024 en CA IDFM.

La convention votée en septembre 2024 avait pour objet de financer les opérations du RER C n’ayant pas de lien direct avec certaines spécifications contenues dans l’expression fonctionnelle des besoins du matériel roulant Z2N Nouvelle Génération (NG). L’avenant permet de poursuivre le projet en complétant partiellement le financement afin de réaliser les acquisitions de données nécessaires aux études relatives au dimensionnement de la plateforme ferroviaire dans le tunnel intramuros du RER C, ainsi que les études AVP de l’étude SMARTILIEN de sécurité incendie dans les tunnels pour les futurs trains qui seront équipés de cette technologie.

Détail du calcul de la subvention :

Les acquisitions de données et études complémentaires sont financées au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de la subvention est de 2 800 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- l’Etat à 30 % (soit 840 000 €),
- la Région à 70 % (soit 1 960 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L’organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	1 880 000,00	67,14%	Etat (en cours d'attribution)	840 000,00	30,00%
Frais de maitrise d'oeuvre	320 000,00	11,43%	Région (sollicitée)	1 960 000,00	70,00%
Frais de maitrise d'ouvrage	460 000,00	16,43%	Total	2 800 000,00	100,00%
Provisions pour risques	140 000,00	5,00%			
Total	2 800 000,00	100,00%			

DOSSIER N° 25004421 - ORLYVAL - DEVENIR DES INFRASTRUCTURES - CONVENTION ETUDES

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 000 000,00 € HT	49,00 %	490 000,00 €
	Montant total de la subvention		490 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention études concernant le devenir des infrastructures Orlyval

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 20 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

A ce jour, la question du devenir d'Orlyval se pose, son utilisation et son opportunité étant réinterrogées à la lumière de la mise en service récente de la ligne 14 et de l'arrivée prochaine de la ligne 18 du Grand Paris Express. En effet, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly offre une liaison avec Paris plus directe et performante que le trajet combinant Orlyval et RER B. La perte d'attractivité d'Orlyval, déjà constatée depuis juin 2024, sera accentuée par la mise en service de la ligne 18.

Par ailleurs, à l'automne 2024, dans le cadre de ses réflexions sur l'amélioration des mobilités visant à décongestionner et décarboner l'aéroport d'Orly, Aéroports de Paris (ADP) a mené une concertation portant sur les modalités de rabattement vers l'aéroport des usagers et des salariés de la plateforme d'Orly. Il est apparu qu'Orlyval pouvait constituer une partie du support de ces nouvelles liaisons, en faisant l'objet d'un prolongement sur la plateforme aéroportuaire.

Dans ce contexte, Île-de-France Mobilités souhaite mener les études nécessaires pour prendre une décision quant au devenir de la ligne Orlyval en dehors de la plateforme aéroportuaire et son éventuelle transformation. Il est à noter qu'aucune décision n'a été prise à ce stade de maintenir ou non le mode métro léger.

L'étude portera à la fois sur les volets d'opportunité, de préfaisabilité technique, d'exploitation et de coûts. Elle sera conduite suivant les phases suivantes :

- Phase 1 : analyse des besoins (recueil des données et modélisation pré-étude) ;

- Phase 2 : benchmark des types de systèmes de métro et des solutions de mobilités alternatives ;
- Phase 3 : identification des scénarios et études de pré-faisabilité, y compris coûts d'investissement et d'exploitation.

Détail du calcul de la subvention :

Les études sont financées au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de la subvention est de 1 000 000 € pour Île-de-France Mobilités répartis entre :

- l'Etat à 21 % (soit 210 000 €),
- la Région à 49 % (soit 490 000 €).
- Aéroport de Paris (ADP) à 30 % (soit 300 000 €)

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Autres études, premières acquisitions foncières, premiers travaux

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Benchmark, études faisabilité et d'exploitation	1 000 000,00	100,00%
Total	1 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	490 000,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	210 000,00	21,00%
ADP (en cours d'attribution)	300 000,00	30,00%
Total	1 000 000,00	100,00%

Annexe 2 : RER D - Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du RER NG – Convention travaux n° 7

2025

Schéma Directeur du RER D

Convention de financement n°7

Adaptation des infrastructures
pour le déploiement du RER NG

Travaux (REA)

Convention n°25FER017



Schéma Directeur du RER D

« Convention n° 7 relative aux travaux (REA) nécessaires à l'adaptation des voies principales et de service du RER D pour le déploiement du RER NG »

SOMMAIRE

PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des travaux.....	7
2.1. <i>Périmètre de la convention</i>	7
2.2. <i>Délais de réalisation</i>	8
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	8
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	8
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage des opérations</i>	9
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage	9
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage	9
3.3. <i>Les financeurs</i>	11
3.3.1. Identification.....	11
3.3.2. Engagements.....	11
Article 4. Modalités de financement et de paiement	11
4.1. <i>Régime de TVA</i>	11
4.2. <i>Estimation du coût du projet</i>	11
4.3. <i>Coûts du projet</i>	12
4.4. <i>Plan de financement</i>	13
4.5. <i>Modalités de paiement</i>	13
4.5.1. Versement d'acomptes	13
4.5.2. Versement du solde.....	14
4.5.3. Paiement.....	14
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation	15
4.6. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i>	15
4.7. <i>Comptabilité du Bénéficiaire</i>	16
Article 5. Modalités de contrôle	16
5.1. <i>Par les financeurs</i>	16
5.2. <i>Par Ile-de-France Mobilités</i>	16
Article 6. Modalités d'audit.....	16
Article 7. Gestion des écarts	17
7.1. <i>Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet</i>	17
7.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais</i>	17
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	18
8.1 <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).</i>	18
8.2 <i>Comité des financeurs</i>	19
8.3 <i>Information hors CSCF et comité des financeurs</i>	19
8.4 <i>Suivi de la communication institutionnelle</i>	20
Article 9. Modification de l'Avant-projet	20
article 10. Bilan physique et financier de l'opération	21
article 11. Dispositions générales.....	21
11.1. <i>Modification de la convention</i>	21
11.2. <i>Règlement des litiges</i>	21
11.3. <i>Résiliation de la convention</i>	21
11.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i>	22
11.5. <i>Mesures d'ordre</i>	22
Annexes.....	28

Entre,

En premier lieu,

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

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

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représenté par Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par

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

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé au 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° _____ en date du _____,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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

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

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

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Gares & Connexions ;

Vu les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu les délibérations de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019, n° CP 2020-155 du 27 mai 2020, n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021, n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022, n° CP 2023-149 du 01 juin 2023 et n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 approuvant les six conventions relatives aux études d'Avant-Projet/Projet et aux travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG ;

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 la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2025-_____ du _____ 2025 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à l'adaptation des voies principales pour l'arrivée du RER NG sur la ligne du RER D ainsi qu'au rehaussement du quai 1 en gare de Villeneuve Saint-Georges à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Convention** » : désigne la présente convention.

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Lors de la séance de son conseil d'administration le 13 juillet 2016, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a préconisé l'acquisition du RER NG sur la ligne D. Les premières rames ont été commandées lors du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France en date du 11 janvier 2017.

Le déploiement de nouveaux matériels roulants nécessite des adaptations des voies principales ainsi que des voies de garages et de maintenance.

Pour ce faire, une première convention de financement portant sur les études préliminaires et les acquisitions de données des infrastructures de la Ligne D, a été conclue et notifiée le 31 juillet 2017.

Une deuxième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE des installations fixes sur les Lignes L/A/J, E/P, N, D/R, convention dite « multisites 1 », a été conclue et notifiée le 8 octobre 2018. Cette convention multisites a été complétée par une troisième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE de la Ligne D conclue et notifiée le 12 juin 2019 ainsi qu'une quatrième convention de financement dite « multisites 2 », conclue et notifiée le 20 juin 2019.

Six nouvelles conventions de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE et les premiers travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont ensuite été votées par délibération n° CP 2019-130 du 3 juillet 2019, par délibération n° 2020-155 du 27 mai 2020, par délibération n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021, par délibération n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022, par délibération n° 2023-149 du 01 juin 2023 et enfin par délibération n° 2024-140 du 30 mai 2024.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble de ces déploiements de nouveaux matériels roulants et dans le prolongement des conventions de financement précitées.

Elle couvre les besoins de financement liés aux engagements nécessaires en 2025.

Coût d'objectif de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération sera défini lors de la validation des études d'avant-projet par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

A date, le coût d'objectif prévisionnel du programme global relatif au RERNG SDMR (hors partie G&C) s'élève à 336 M€ courants.

SNCF RESEAU prévoit au titre de cette convention de financement REA 7, un montant de 4,2 M€ Constants (CE 01/2019), soit 5 M€ courants pour finaliser les travaux restants.

Par ailleurs, l'opération liée au rehaussement du quai 1 en gare de Villeneuve Saint-Georges s'élève à 4,3M€ constants (CE 01/2018), soit 5,5M€ courants dont la MOA est chez SNCF Gares & Connexions.

Le coût global des travaux, objet de la présente convention, s'élève à **10 500 000 € courants**.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2019 pour SNCF Réseau et celles de 01/2018 pour SNCF Gares & Connexions. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D, ainsi que celles liées au rehaussement du quai 1 de Villeneuve Saint-Georges.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant la suite des travaux d'adaptation d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D et du rehaussement du quai 1 de Villeneuve Saint-Georges ;
- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

**« Adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG – travaux –
convention n° 7 »**

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention a pour objet de contractualiser le financement de la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D :

- Phase REA pour les adaptations des infrastructures en ligne et de voies de service (VS),
- Les adaptations permettant la desserte commerciale des gares : rehaussement/abaissement, allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairages, etc.,
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains : alimentation électrique (sous-stations, Postes de Mise en Parallèle, caténaires, feeder, circuits de retour du courant de traction, compatibilité des circuits de voies, sectionnements critiques), gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces PN, acquisitions foncières, ouvrages d'art, etc
- Les adaptations nécessaires au garage (voies de service) des RER NG : adaptations caténaires, EALE, sectionnement critique, signalisation (dont repères d'arrêt, postes et balises), voies, éclairage, gabarit, entrevoies, sécurité, réseaux d'eau et d'électricité, etc.
- le rehaussement du quai 1 de Villeneuve Saint Georges à 55cm avec pose de Dalles d'Eveil à la Vigilance (DEV) en extrémité et finition par enrobés.

Sont exclus de la présente convention :

- les équipements des transporteurs sur les quais (EAS, mobiliers de quais, sonorisation, pancartes de SNCF Voyageurs), hors dépose/repose à l'identique induite par des travaux du périmètre de SNCF Réseau,
- ainsi que les études qui ont fait l'objet de conventions votées antérieurement en commission permanente de la région Île-de-France et au Conseil d'Île-de-France Mobilités qui sont rappelées en préambule de la convention.

2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention, est fixé à 48 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 3 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

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

investissements. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études 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 acquiert au nom de l'État.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage des études relatives aux éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage des travaux relatifs à la gestion unifiée des gares ferroviaires de voyageurs.

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent et chacun sur son périmètre, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour les différents projets d'adaptation des infrastructures de la ligne du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la septième phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement du maître d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il est défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions du Maître d'ouvrage.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.3. Obligations du Maître d'Ouvrage en matière de respect de l'environnement

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

Une attention particulière est portée :

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

Le Maître d'ouvrage s'engage à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

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

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014

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

Dans le cadre des marchés déjà notifiés par le Maître d'ouvrage au titre du Projet, à la date de signature de la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage à expliciter auprès des financeurs la démarche mise en œuvre, lors de la notification de ces marchés, pour limiter les impacts sur l'environnement et les mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser.

NB : Dans le cadre des marchés déjà notifiés par les Maîtres d'ouvrage au titre du Projet, à la date de signature de la présente convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à expliciter auprès des financeurs la démarche mise en œuvre, lors de la notification de ces marchés, pour limiter les impacts sur l'environnement et les mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, pour un montant total de **10 500 000 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

- L'Etat (30 %), soit **3 150 000 €** ;
- La région Île-de-France (70 %), soit **7 350 000 €**.

3.4.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux définis à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **10 500 000 € courants** au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts du projet

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

SDMR Ligne D – Poursuite des travaux des adaptations des infrastructures en vue du déploiement du RER NG – convention REA n°7		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	4 100 000
	Provisions pour risques	321 313
	MOE	339 356
	MOA	239 331
TOTAL		5 000 000

SNCF G&C– Rehaussement de quai en gare de Villeneuve Saint-Georges		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Gare & Connexions	Travaux	3 837 209
	Provisions pour risques	690 698
	MOE	690 698
	MOA	281 395
TOTAL		5 500 000

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et SNCF Gares & Connexions et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre, ainsi que les frais de fonction support SNCF Réseau.

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 du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

4.4. Plan de financement

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, réparti selon les clés suivantes :

Bénéficiaires	Etat	Région	TOTAL
	<i>30 %</i>	<i>70 %</i>	<i>100%</i>
SNCF Réseau	1 500 000	3 500 000	5 000 000
SNCF Gare & Connexions	1 650 000	3 850 000	5 500 000
	3 150 000 €	7 350 000 €	10 500 000 €

4.5. Modalités de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acompte seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

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

Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3. daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et certifié par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

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 est plafonné à 95% avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

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

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant légal des bénéficiaires. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

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

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la convention. Le versement des montants de subvention appelés par les bénéficiaires doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

* **SNCF Gares et Connexions** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat- if@developpementdurable. gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 La Plaine Saint-Denis	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	TEL : 01 85 57 95 74
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité	Fatoumata DIALLO gcellullefacturation@sncf.fr

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

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

pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.

5.3 Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque Maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.4 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO et le Maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le Maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la convention de financement. Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet RER NG Ligne D Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),

- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année suivante,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2 Comité des financeurs

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

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

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

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

8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4 Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'opération, ils transmettront à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les Maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces

modifications sera soumise à l'accord préalable du Maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Les Maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de la date de notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Pour l'Etat, la subvention intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Sans préjudice des durées mentionnées aux articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Finances et Achats

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Direction Générale Île-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR
– Julien LEVEQUE

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

DEX GIF – Direction du Développement des Gares D Sud & R - Sébastien BROCOLETTI

Annexe 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

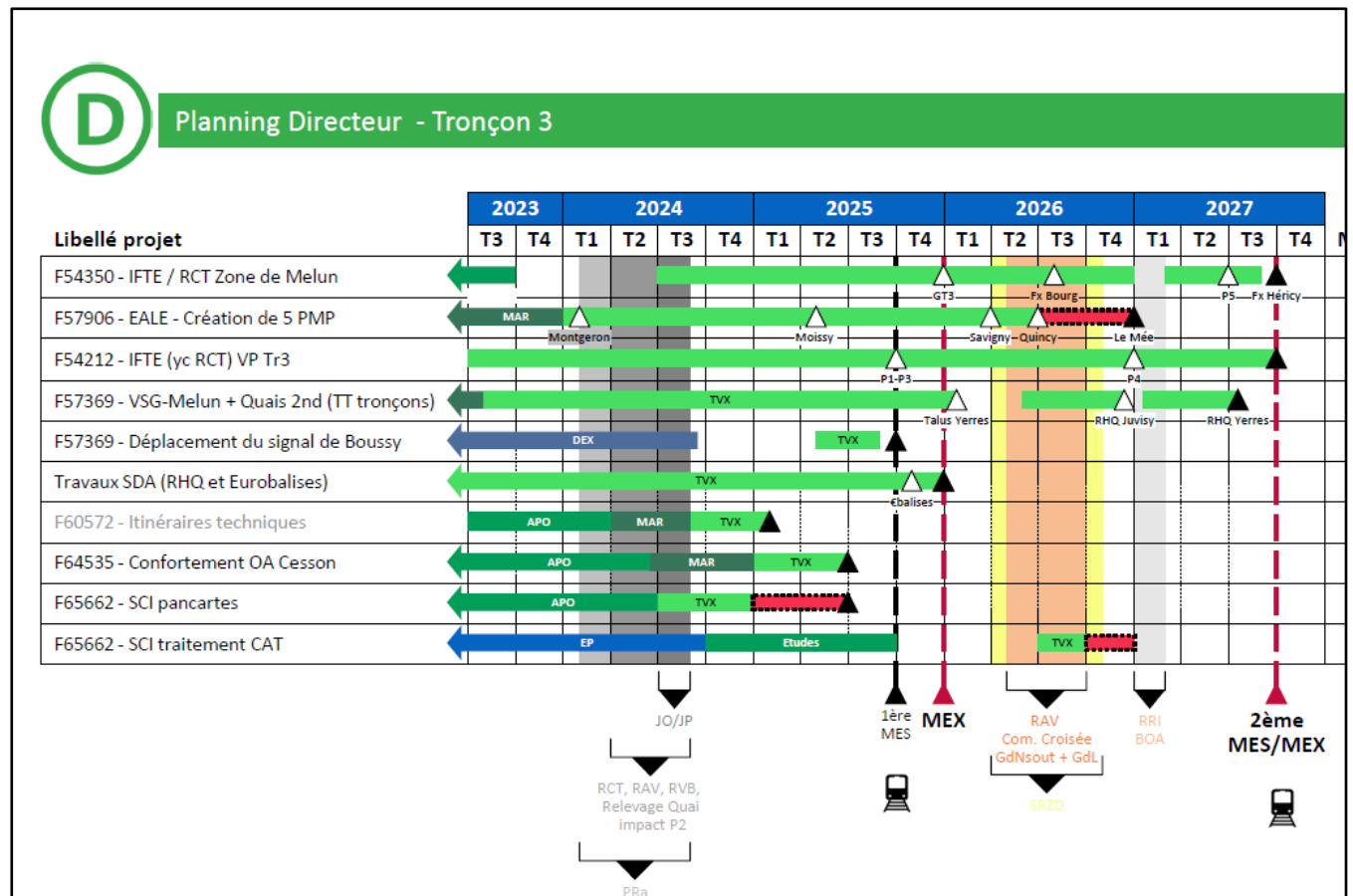
Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF RESEAU en € courants

€ HT courants	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	450 000 €	450 000 €	450 000 €	150 000 €	1 500 000 €
Région	1 050 000 €	1 050 000 €	1 050 000 €	350 000 €	3 500 000 €
Total	1 500 000 €	1 500 000 €	1 500 000 €	500 000 €	5 000 000 €

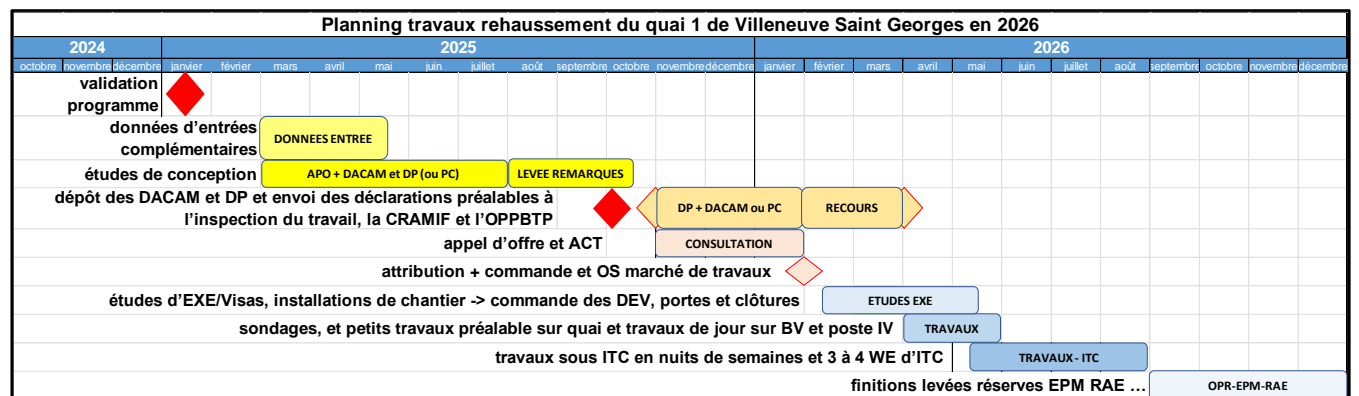
Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF Gares & Connexions en € courants

€ HT courants	2026	2027	TOTAL
Etat	1 155 000 €	495 000 €	1 650 000 €
Région	2 695 000 €	1 155 000 €	3 850 000 €
Total	3 850 000 €	1 650 000 €	5 500 000 €

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel
SNCF RESEAU



SNCF Gares & Connexions



Certaines opérations, non impactantes pour le fonctionnement des RER NG, sont réalisées post-MEX.

**Annexe 3 : Avenant à la convention de financement « études
préliminaires de communication de rabattement en gare de
Bois-Colombes »**

Schéma directeur de la ligne J

Avenant à la convention de financement
relative aux études préliminaires de
communication de rabattement en gare
de Bois-Colombes

25FER014



Table des matières

Préambule :	5
ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT	6
ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 "DELAÏ DE REALISATION"	6
ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 « ESTIMATION DU COUT DU PROJET »	6
ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « COUT DE REALISATION DETAILLE »	6
ARTICLE 5 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « PLAN DE FINANCEMENT »	7
ARTICLE 6 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 "ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU MAÎTRE D'OUVRAGE"	8
ARTICLE 7 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 "PLANNING DE REALISATION"	9
ARTICLE 8 DISPOSITIONS DIVERSES	10
ARTICLE 9 ENTREE EN VIGUEUR	10

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____ ,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Séverine LEPERE, Directrice Générale Adjointe Île-de-France de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet,

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

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CP 14-175 du 10 avril 2014 du conseil régional d'Île-de-France approuvant les études et l'élaboration du Schéma Directeur de la ligne J Nord du réseau Transilien ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires « Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes » ;

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

Vu la délibération n° CP de la commission permanente de la région Île-de-France

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du approuvant la présente convention ;

Préambule :

La convention de financement 21 FER016 adoptée par délibération CP2021-251 du 24 novembre 2021, notifiée le 19 mai, 2022 portait sur les études préliminaires de communication de rabattement à Bois-Colombes.

Le présent avenant a pour objet de prendre en compte une augmentation du besoin de financement liée :

- A un dépassement des dépenses relatives aux études préliminaires pour 55 K€ ;
- A la réalisation en complément d'une démarche d'analyse de la valeur pour 55 K€.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier le montant des études préliminaires pour la communication de rabattement pour l'arrêt des J6 en gare de Bois-Colombes. Ainsi il convient de modifier:

- L'article 2.2 Délai de réalisation
- L'article 4.2 Estimation du coût du projet
- L'article 4.3 Coût de réalisation détaillé
- L'article 4.4 Plan de financement
- L'annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage
- L'annexe 3 : Planning des réalisation des études

ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 "DELAÏ DE REALISATION"

L'article 2.2 « Délai de réalisation » est modifié comme suit :

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 44 mois à compter de la date de notification de la convention par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études figure en annexe 3.

ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 « ESTIMATION DU COUT DU PROJET »

L'article 4.2 « Estimation du coût du projet est modifié comme suit :

L'ensemble des montants de la Convention sont exprimés en euros courants hors taxes non actualisables et non révisables.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **610 000 € HT courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « COUT DE REALISATION DETAILLE »

L'article 4.3 « Coût de réalisation détaillé » est modifié comme suit :

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Montants en € HT en euros courants	
Postes de dépenses	Montant
Acquisitions de données	59 000
Etudes d'infrastructures (MOE)	176 000
Etudes d'exploitation (MOE)	128 000
Etudes de robustesse (MOE)	120 000
Analyse de la valeur	55 000
MOA, suivi projet	72 000
TOTAL	610 000

Cette répartition est indicative et peut évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste, dans le respect de l'enveloppe globale.

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 4.4 « Plan de financement » est modifié comme suit :

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

Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes – Convention EP			
Montant € courants HT et %			
	Etat 30%	Région 70%	TOTAL
MOA SNCF Réseau	183 000	427 000	610 000

ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 "ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU MAÎTRE D'OUVRAGE"

L'annexe 2 "Echéancier prévisionnel des appels de fonds du maitre d'ouvrage" est modifiée comme suit :

ANNEXE 2 :

Échéancier prévisionnel des appels de fonds du maitre d'ouvrage

Financier	Clé de financement	2024	2025	2026	Total
Etat	30%	36 000,00	94 317,42	52 682,58	183 000,00
Région Ile-de-France	70%	71 651,19	232 422,78	122 926,03	427 000,00
TOTAL		107 651,19	326 740,20	175 608,61	610 000,00

[illegible]

ARTICLE 8 DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention initiale 21FER016 non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations de ces derniers, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

ARTICLE 9 ENTREE EN VIGUEUR

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PECRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE
Directrice Générale Adjointe Île-de-France de SNCF Réseau

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 4 : Ligne N – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du Régio2N – Convention Travaux n°5

2025

Ligne Transilien N

Convention de financement

Adaptation des infrastructures pour
l'arrivée du Regio2N

Cinquième phase de travaux (REA phase 5)

Convention n°



SOMMAIRE	
PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention	9
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des TRAVAUX	9
2.1. <i>Périmètre de la convention</i>	9
2.1.1. Phase REA BC1 Création de la sous-station de Jean Jaurès	10
2.1.2. Phase REA BC1 Création de la sous-station de Trappes	10
2.2. <i>Délais de réalisation</i>	10
Article 3. Rôles et engagements des parties	10
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	10
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage des opérations</i>	11
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage	11
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage	11
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage	11
3.2.4. Obligations du Maître d'Ouvrage en matière de respect de l'environnement	11
3.3. <i>Les financeurs</i>	13
3.3.1. Identification	13
3.3.2. Engagements	13
Article 4. Modalités de financement et de paiement	13
4.1. <i>Régime de TVA</i>	13
4.2. <i>Estimation du coût du projet</i>	13
4.3. <i>Coûts du projet</i>	13
4.4. <i>Plan de financement</i>	14
4.5. <i>Modalités de paiement</i>	15
4.5.1. Versement d'acomptes	15
4.5.2. Versement du solde	16
4.5.3. Paiement	17
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation	17
4.6. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i>	18
4.7. <i>Comptabilité du Bénéficiaire</i>	18
Article 5. Modalités de contrôle	18
5.1. <i>Par les financeurs</i>	18
5.2. <i>Par Ile-de-France Mobilités</i>	18
Article 6. Modalités d'audit	19
Article 7. Gestion des écarts	19
7.1. <i>Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet</i>	19
7.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais</i>	19
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	20
8.1 <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)</i>	20
8.2 <i>Comité des financeurs</i>	21
8.3 <i>Information hors CSCF et comité des financeurs</i>	22
8.4 <i>Suivi de la communication institutionnelle</i>	22
Article 9. Modification de l'Avant-Projet	22
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération	23
Article 11. Dispositions générales	23
11.1. <i>Modification de la convention</i>	23
11.2. <i>Règlement des litiges</i>	23
11.3. <i>Résiliation de la convention</i>	24
11.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i>	24
11.5. <i>Mesures d'ordre</i>	25
Annexes	30

Entre,

En premier lieu,

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

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

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

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

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé au 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° 20240206-003 en date du 06 février 2024 ;

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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

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

Vu les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 ;

Vu la délibération n° CP 2017-121 du 8 mars 2017 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement des études préliminaires et acquisitions de données relatives à l'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Régio2N sur la ligne N (N°17DPI046) ;

Vu la délibération n° 2017/137 du Conseil du STIF du 22 mars 2017 approuvant le financement des études préliminaires et acquisitions de données de l'adaptation des infrastructures de la ligne N pour le déploiement des REGIO 2N (N°17DPI046) ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu la délibération n° CP 2020-155 du 27 mai 2020 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 3 (N°20FER062) ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 4 (N°21FER007) ;

Vu la délibération n° 20211209-346 du 09 décembre 2021 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuvant l'AVP administratif de création de deux sous-stations (Trappes, Jean Jaurès) et des voies de garage ;

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 la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2025-_____ du _____ 2025 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à l'adaptation des voies principales pour l'arrivée du Régio2N sur la ligne Transilien N à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Convention** » : désigne la présente convention.

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Lors de la séance de son conseil du 30 mai 2017, Île-de-France Mobilités a décidé de l'acquisition du Régio2N (version 105 ou 110m) sur la ligne N.

Lors du COPIL SDMR du 20 octobre 2017, SNCF Réseau a confirmé la possibilité de recevoir des UM2 de 110m sur la ligne N sans adaptations lourdes du plan de voies de la gare Montparnasse, mais avec des adaptations plus importantes sur l'ensemble de la ligne.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble de ces déploiements de nouveaux matériels roulants.

Le déploiement de nouveaux matériels roulants nécessite des adaptations des voies principales ainsi que des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant de la ligne N.

La présente convention s'inscrit en continuité :

- de la convention n°17DPI046 approuvée par la délibération n° CP 2017-121 de la commission permanente de la région Île-de-France du 8 mars 2017 et par la délibération n°2017/137 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 22 mars 2017 relative aux études préliminaires et acquisitions de données pour adapter les infrastructures SNCF Réseau des voies principales au nouveau matériel roulant,
- de la convention n°18FER001 approuvée par la délibération n° CP 2018-82 de la commission permanente de la région Île-de-France du 16 mars 2018 relative aux études APO et aux DCE partiels pour l'adaptation des voies principales des infrastructures SNCF Réseau,
- de la convention n°18FER002 approuvée par délibération n° CP 2018-82 de la commission permanente de la région Île-de-France du 16 mars 2018 relative aux études EP, AVP, PRO, DCE des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/ P, N et D/R,
- de la convention n°18FER030 approuvée par délibération n° CP 2018-455 de la commission permanente de la région Île-de-France du 21 novembre 2018 relative aux études APO-DCE phase 2 et travaux REA phase 1 concernant l'adaptation des voies principales,

- de la deuxième convention n° 18FER027 approuvée par délibération n° CP 2018-455 de la commission permanente de la région Île-de-France du 21 novembre 2018 relative aux études AVP, PRO, DCE des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/ P, N et D/R.
- de la convention n°19FER046 approuvée par délibération n° CP 2019-477 de la commission permanente de la région Île-de-France du 20 novembre 2019 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 2 et Expertises,
- de la convention n°20FER062 approuvée par délibération n°2020/290 de la commission permanente de la région Île-de-France du 27 mai 2020 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 3.
- de la convention n°20FER066 approuvée par délibération n°2020-155 de la commission permanente de la région Île-de-France du 27 mai 2020 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Phase de Travaux REA.
- De la convention n°21FER007 approuvée par délibération n°2021-251 de la commission permanente de la région Île-de-France du 22 septembre 2021 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 4.

Les études sont intégralement financées dans le cadre des conventions préalablement citées.

Pour finaliser le programme SDMR sur la ligne N, deux opérations restent à réaliser :

- La création de la sous-station de Jean Jaurès,
- La création de la sous-station de Trappes.

La présente convention permet de couvrir les surcoûts des deux opérations, apparus à l'issue de l'expertise des études d'APO menée par Île-de-France Mobilités.

Coût d'objectif du projet.

Le coût d'objectif du projet regroupant l'ensemble des opérations d'adaptation des voies principales et des installations de garages et de maintenance sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau a été établi à l'issue des phases AVP ou APO et leur validation par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

L'AVP administratif de l'axe Sèvres a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019 pour un coût d'objectif de 3,211 M€ (CE janvier 2018).

L'AVP administratif d'adaptation des gares sur les axes Dreux, Rambouillet et Mantes a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2020 pour un coût d'objectif de 25,413 M€ (CE janvier 2018).

L'AVP administratif d'adaptation des sites de garage et des renforcements électriques nécessaires pour l'arrivée du Régio2N sur les axes Dreux et Rambouillet a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 pour un coût d'objectif de 16,579 M€ (CE janvier 2018).

L'AVP administratif d'adaptation du tiroir de Plaisir-Grignon et du site de garage de Trappes (Faisceau 800) pour l'arrivée des trains Régio2N sur la ligne N du transilien a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 pour un coût d'objectif de 11,752 M€ (CE janvier 2018).

L'AVP administratif d'adaptation des tiroirs (Clamart, Plaisir-Grignon Phase 2, La Verrière, Saint-Quentin-en-Yvelines et Mantes), des voies de garage (Vouillé, Versailles-Matelots, Trappes), la création de deux sous-stations (Trappes, Montrouge) et le traitement des SCI sur la ligne N a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 09 décembre 2021 pour un coût d'objectif de 78,230 M€ (CE janvier 2018).

L'AVP administratif de création de deux sous-stations (Trappes, Jean Jaurès) et des voies de garage a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2021 pour un coût d'objectif de 74,798 M€ (CE janvier 2018).

À l'issue de la phase AVP, les Parties ont acté un coût d'objectif de 44,074 M€ CE 01/2018, soit 59,050 M€ courants pour la sous-station de Jean Jaurès et de 22,851 M€ CE 01/2018, soit 29,790 M€ courants pour la sous-station de Trappes.

En 2025, SNCF Réseau a confirmé 8,378 M€ CE 01/2018, soit 28,050 M€ courants d'évolution de coûts supplémentaires (dont 0,285 M€ CE 01/2018, soit 0,375 M€ courants liés au bus de substitution). IDFM a lancé une expertise, le rendu des conclusions s'est effectué en juin 2025 et la note officielle transmise le 25 août 2025.

Le coût objectif initial relatif à l'ensemble des adaptations d'infrastructure SNCF Réseau nécessaires à l'exploitation des nouveaux trains Regio2N sur la ligne N du Transilien avait été estimé à 146,343M€ CE 01/2018, soit 162,9M€ courants (avec une participation de SNCF Réseau à hauteur de 6,945M€ et 139,398M€ au titre du CPER), sur la base des 5 dossiers administratifs ci-dessus ayant fait l'objet d'AVP administratif approuvés par Île-de-France Mobilités.

Les derniers ajustements concernant les deux sous-stations de Jean Jaurès et Trappes portent donc le coût total du projet d'adaptation des infrastructures de la ligne N à 157,062 M€ aux CE 01/2018 (soit 194,1 M€ courants). De ce coût total, 147,757 M€ aux CE 01/2018 (soit 182,550 M€ courants) seront financés via le CPER et 9,305 M€ aux CE 01/2018 (soit 11,550 M€ courants) via la subvention Réseau.

Les écarts principaux, expertisés par IDFM, par rapport aux coûts estimés au moment de la signature de la convention de financement AVP sont liés en grande partie aux éléments suivants :

- Inflation des coûts post COVID,
- Actualisation des coûts pour la reprise du RCT (retour courant traction) et l'ajout du feeder 1 de la sous-station de Trappes,
- Extension de la sous-station jusqu'aux Suisses (nouvel objet),
- Inflation plus marquée en fin de période de réalisation des projets, nécessitant une révision du besoin de financement en € courants.

La présente convention permet donc de couvrir des besoins de financement complémentaires de la phase travaux, à hauteur de 28,050 M€ courants, à savoir la fin des évolutions de coûts présentés par Île-de-France Mobilités.

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation. Les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'Île-de-France Mobilités, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France et détournés au seul besoin de l'opération « sous-station de Trappes ». Ces coûts sont estimés à dire d'expert dans le cadre de la présente convention et feront l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre des Comités techniques (art.7.1).

Ces frais de moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention pour les années 2026 et 2029, par l'État en Île-de-France, dans le respect des clés de financement définies dans le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 de la Région Île-de-France. Un bilan sera fait à la fin de l'opération sur la base des montants réellement dépensés en travaux et en bus pour s'assurer du respect des clés de financement CPER.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 285 000 CE 01/2018, soit 375 000 € courants.

Après accord de toutes les parties, une convention de solde pourra éventuellement intervenir après le paiement des DGD de tous les marchés pour finaliser l'opération. Les éventuelles économies générées

sur le projet devront être réparties entre toutes les parties selon leur contribution respective au financement de l'assiette globale des surcoûts (détail en annexe 3).

Coût d'objectif de l'opération

Le coût des travaux, objet de la présente convention, s'élève à **28 050 000 € courants**.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2018. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du Régio2N sur la ligne N du Transilien.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant la suite des travaux d'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N -;
- de préciser les conditions de suivi des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

**« Adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N
Travaux - Convention n° 5 (REA phase 5) »**

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention a pour objet le financement de la phase de travaux (REA phase 5) relative à la complétude des opérations suivantes :

- À la sous-station de Jean Jaurès (en complément à la CFI 21FER007 plus communément appelée CFI REA 4). A noter que le nom de cette opération a changé de "sous-station de Châtillon" pour "sous-station de Jean Jaurès".
- A la sous-station de Trappes (en complément à la CFI 19FER046 plus communément appelée CFI REA 2).

2.1.1. Phase REA n° 5 Création de la sous-station de Jean Jaurès

La convention finance une cinquième phase de travaux concernant :

- La création d'un bâtiment sur plusieurs niveaux ;
- L'adaptation du Centre de Supervision de la Sous-Station (CSS) et de l'OCTV du Technicentre Atlantique
- Le raccordement de la sous-station au système ferroviaire existant
- Le remaniement du Réseau RTE actuel pour intégrer la sous-station

2.1.2. Phase REA n° 5 Création de la sous-station de Trappes

La convention finance les travaux concernant :

- L'installation d'un local technique pour la sous-station ;
- L'adaptation du Centre de Supervision de la Sous-Station (CSS) ;
- Le raccordement de la sous-station au système ferroviaire existant.

2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention, est fixé à 72 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 3 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études 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 acquiert au nom de l'État.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage des travaux relatives aux éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour les différents projets d'adaptation des infrastructures de la ligne N du Transilien dans la perspective du déploiement du Régio2N.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la cinquième phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement du maître d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Le Maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il sera défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions du Maître d'ouvrage.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.2.4. Obligations du Maître d'Ouvrage en matière de respect de l'environnement

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

Une attention particulière est portée :

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

Le Maître d'ouvrage s'engage à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

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

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

Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

Dans le cadre des marchés déjà notifiés par le Maître d'ouvrage au titre du Projet, à la date de signature de la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage à expliciter auprès des financeurs la démarche mise en œuvre, lors de la notification de ces marchés, pour limiter les impacts sur l'environnement et les mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, pour un montant total de **28 050 000 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

- L'Etat (30 %), soit 8 415 000 € ;
- La région Île-de-France (70 %), soit 19 635 000 €.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux définis à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **28 050 000 € courants** au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts du projet

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

Opérations	Phase	Postes de dépense	Coût € courants
Sous-station Jaurès	Jean	Sous-total	18 427 000
		Travaux	16 518 000
		MOA	316 000
		MOE	665 000

		Provision pour risques	928 000
Sous-station de Trappes		Sous-total	9 248 000
		Travaux	7 288 000
		MOA	270 000
		MOE	1 101 000
		Provision pour risques	589 000
Bus de substitution			375 000
TOTAL			28 050 000 €

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

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses, hors « gilet rouge et bus de substitution » et dans le respect de l'enveloppe globale du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

4.4. Plan de financement

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, réparti selon les clés suivantes :

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	30 %	70 %	100 %
	8 415 000 €	19 635 000 €	28 050 000 €

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

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 375 000 € courants.

4.4.1. Plan de financement des travaux

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	29,05 %	70,95 %	100 %
	8 040 000 €	19 635 000 €	27 675 000 €

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

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

4.4.2. Plan de financement des bus de substitution

Adaptation de l'infrastructure ligne N du Transilien pour le déploiement du Régio2N <u>PLAN DE FINANCEMENT DES BUS DE SUBSTITUTION</u> Montant en € courants et clés de financement			
Bénéficiaire	État 100%	Région 0,00%	TOTAL
SNCF Réseau	375 000 €	0 €	375 000 €

4.5. Modalités de paiement**4.5.1. Versement d'acomptes**

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acompte seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

- 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

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

Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3. daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, de la clé de financement définie aux articles 4.4.1 et 4.4.2 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et certifié par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

En outre, pour le paiement des bus de substitution, un rapport détaillé des services mis en place pour l'année concernée sur la ligne impactée par les travaux et du coût associé sera adressé à la DRIEAT préalablement à l'envoi de toute demande d'acompte sur les bus et joint en version définitive à la demande d'acompte. Ce rapport technique et financier précisera par période de coupure des circulations, le nombre de trains supprimés (et la période horaire de suppression) et le dispositif de bus et d'accompagnement des voyageurs mis en place ainsi que le coût associé. Le coût des bus imputé au Projet sera précisé ainsi que le coût affecté aux autres projets bénéficiant des services de substitution par la mutualisation des ITC sur la même période. Le nombre de semaines ou week-ends de coupure pour chaque projet, qui permet de déterminer le coût imputable au Projet sera détaillé.

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 est plafonné à 95% avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

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

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant légal des bénéficiaires. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

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

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la convention.

conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat- if@developpementdurable. gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001	Service Trésorerie	Aude BRISAC Aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 95 74

	93418 La Plaine Saint-Denis	Groupe – Unité Crédit Management	
--	-----------------------------	-------------------------------------	--

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

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.

5.3 Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque Maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.4 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO et le Maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le Maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la convention de financement. Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la

région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet REGIO 2N ligne N. Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2 Comité des financeurs

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

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

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

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

compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4 Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'opération, ils transmettront à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités

validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Les Maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de la date de notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Pour l'Etat, la subvention intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Sans préjudice des durées mentionnées aux articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Direction Générale Île-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR
– Julien LEVEQUE

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF RESEAU en M€ HT courants

M€ HT courants	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	1,683	3,366	2,524	0,841	8,415
Région	3,927	7,854	5,890	1,963	19,635
Total	5,61	11,22	8,414	2,804	28,050

Annexe 5 : Ligne U – Amélioration de l'accès des trains SNCF au site de Trappes – Convention EP

Schéma Directeur des lignes N & U

Convention de financement

Etudes Préliminaires de la Voie d'Entrée
Exceptionnelle (VEEX) sur le site de
Trappes

EP

Convention n° 25FER020



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération	6
Définitions	6
Contexte et objectif	6
ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER.....	7
2.1 Périmètre de la convention	7
2.2 Délai de réalisation.....	7
2.3 Contenu des études	8
2.3.1 Contexte.....	8
2.3.2 Contenu des études préliminaires du site de Trappes	9
ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	10
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).....	10
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet	10
3.2.1 Identification du maître d'ouvrage.....	10
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage	10
3.3 Les financeurs	12
3.3.1 Identification.....	12
3.3.2 Engagement.....	12
ARTICLE 4 MODALITES DE PAIEMENT ET DE PAIEMENT	12
4.1 Régime de TVA	12
4.2 Estimation du coût du projet.....	12
4.3 Coût de réalisation détaillé	12
4.4 Plan de financement	12
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	13
4.5.1 Versement d'acomptes	13
4.5.2 Versement du solde	14
4.5.3 Paiement.....	14
4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation.....	14
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	15
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires.....	16
ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE.....	16
5.1 Par les financeurs	16
5.2 Par Île-de-France Mobilités	16
5.3 Intervention d'experts.....	16
ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS	16
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	16
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	17
ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	17

7.1	Comité Technique (COTECH)	17
7.2	Comité de pilotage de l'opération (COFIL)	18
ARTICLE 8	PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	18
ARTICLE 9	DISPOSITIONS GENERALES	19
9.1	Modification de la convention	19
9.2	Règlement des litiges	19
9.3	Résiliation de la convention	19
9.4	Date d'effet et durée de la convention	19
9.5	Mesures d'ordre	20

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par **Monsieur Gilles GAUTRIN**, Directeur de la Modernisation et du Développement Île-de-France, dûment habilité à signer la présente convention ;

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

Et en dernier lieu,

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

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

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

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2024-069 du 28 mars 2024 relative aux études préliminaires d'amélioration des sites de Trappes et Clamart dans le cadre du Schéma directeur des lignes N&U ;
- Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20230420-056 du 20 avril 2023 approuvant le Schéma Directeur des lignes Transilien N et U ;
- Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2025-..... du.....2025 relative à l'approbation de la présente convention ;
- Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du relative à l'approbation de la présente convention,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service (i) de l'augmentation de capacité de ladite « voie d'entrée exceptionnelle » du site de Trappes à laquelle présente convention fait référence ;

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

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

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

Contexte et objectif

Afin d'améliorer durablement le fonctionnement des lignes N et U, de répondre aux besoins des voyageurs, tout en prenant compte des évolutions liées aux nouveaux projets de transports collectifs structurants, Île-de-France Mobilités a demandé dès 2013 à SNCF Voyageurs et SNCF Réseau de réaliser un Schéma de secteur commun aux deux lignes N et U.

Le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 juillet 2013 a approuvé les orientations de ce schéma ainsi que le financement d'études complémentaires. En 2016, des études dans la perspective de la rédaction d'un Schéma directeur ont été initiées traitant les horizons court, moyen et long termes des deux lignes. La démarche du Schéma directeur a été reportée dans l'attente de la mise en œuvre du SDMR qui prévoyait notamment le renouvellement complet des trains Regio2N sur la ligne N. Le déploiement de ces nouveaux trains a permis un important programme de modernisation des infrastructures.

La reprise des études du Schéma directeur date de 2021. Les perspectives d'action arrêtées portent sur :

- L'amélioration des performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- L'adaptation de l'offre de transport afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions,
- L'amélioration de la qualité de service.

A l'issue des études d'élaboration du Schéma directeur des lignes N et U, il est proposé à court terme, d'approfondir le sujet spécifique de Trappes et d'initier les études préliminaires dès 2025 en concomitance avec le projet de déploiement du poste ARGOS en lieu et place du Poste 1 PRCI de la Verrière.

L'objectif visé par l'amélioration de l'accès depuis la gare de la Verrière s'inscrit dans la perspective (i) de la future mise en CCU des voies principales commandées par les postes 3, 4 et 1 de la Verrière, (ii) de la dissociation autant que possible du remisage/maintenance des lignes N et U, (iii) de l'optimisation du fonctionnement du technicentre Ligne U de Trappes (accès plus direct à l'atelier de maintenance). L'amélioration de cet accès se traduit par une augmentation de la capacité de la voie d'entrée dite exceptionnelle (VEEX) ainsi que sa banalisation.

Les programmes d'études ont fait l'objet d'une analyse commune entre SNCF Réseau, Transilien et Ile-de-France Mobilités au travers du Schéma directeur des lignes N et U.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

Elle a pour objet :

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

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

« Schéma Directeur des lignes N&U –Convention études EP de la VEEX – Trappes »

ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance l'engagement :

- des études préliminaires relatives à la Voie d'Entrée Exceptionnelle (VEEX) sur le périmètre des voies principales (tel que précisé au § 2.3.2) sur le site de Trappes dans le cadre du Schéma directeur des lignes N&U ;

Les études préliminaires relatives au périmètre des voies secondaires (périmètre du Technicentre) ne sont pas incluses dans cette convention.

L'ensemble des études est mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

2.2 Délai de réalisation

La date de fin prévisionnelle d'opération, objet de la présente convention, en concomitance avec la régénération du P1 de La Verrière est la suivante :

- Rendu des études EP de la VEEX pour le T3 2027

2.3 Contenu des études

2.3.1 Contexte

Les voies principales sur le secteur du technicentre de Trappes sont gérées par 3 postes de signalisation : les postes 3, 4 et le poste 1 de la Verrière. Ce dernier permet notamment l'exploitation de la voie d'entrée (au technicentre) dite exceptionnelle (VEEX) depuis la gare de la Verrière.

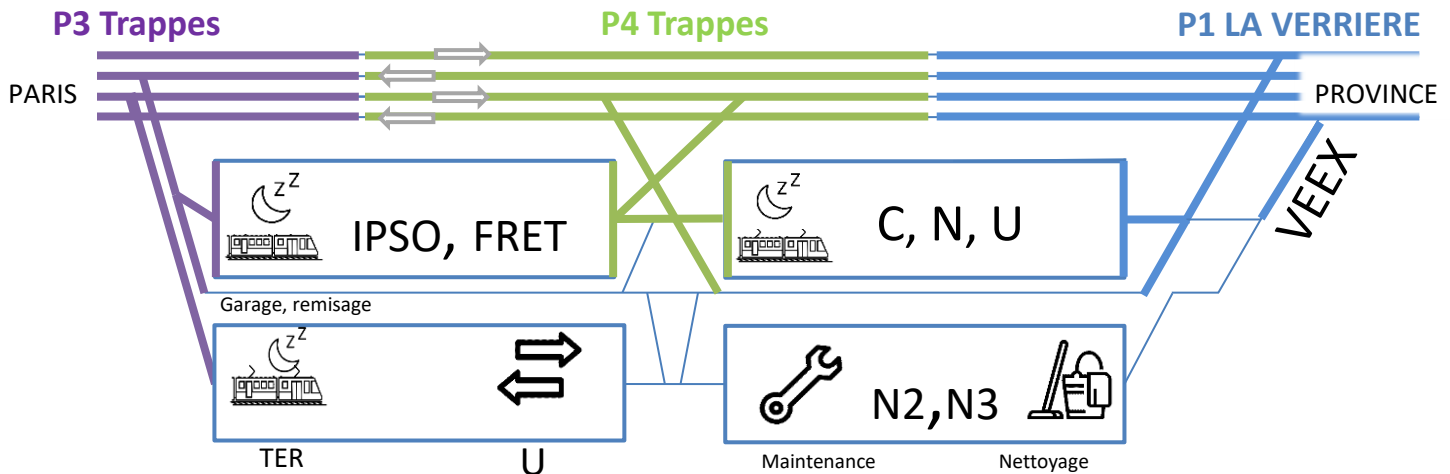


Figure 1. Etat actuel du site de Trappes

Cette voie VEEX est actuellement peu utilisée, de l'ordre de 2 à 4 entrées (sans sortie possible) par jour.

Par ailleurs, la configuration du technicentre est peu performante et nécessite de nombreuses manœuvres au sein de celui-ci entre les différents faisceaux (de remisage, de réception, ou de maintenance). Le matériel roulant des lignes N et U est remisé sans distinction sur le faisceau de remisage 800, rendant l'exploitation des deux lignes fortement imbriquées.

Dessertes / services visés pour les voyageurs

Les travaux sur la VEEX s'inscrivent dans la perspective

- (i) de la régénération des postes de signalisation avec mise en CCU,
- (ii) de l'ouverture à la concurrence des lignes N et U, l'augmentation de capacité de la VEEX jusqu'à 20 entrées / sorties par jour (nécessitant des adaptations sur les voies principales) permettra de rendre plus robuste l'exploitation de la ligne,
- (iii) de la meilleure dissociation de l'exploitation dans le technicentre des lignes N et U.

2.3.2 Contenu des études préliminaires du site de Trappes

La présentation de l'étude de faisabilité le 5 juin 2025 a permis de retenir la solution de la banalisation de la voie 2 bis depuis la VEEEX jusqu'à la gare de la Verrière :

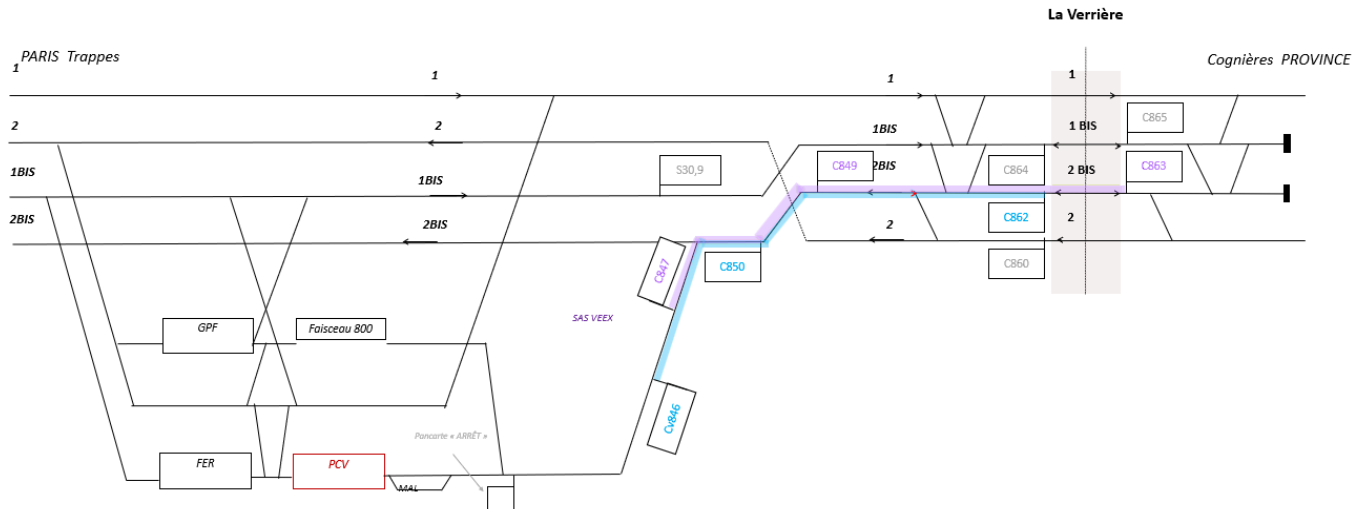


Figure 2. Principe de banalisation et de SAS d'entrée/sortie

Études techniques de niveau EP de la banalisation de la VEEEX

Ces études consistent à analyser les aménagements en termes d'équipements de signalisation en campagne, rendus nécessaires pour permettre la banalisation de cette voie.

Concrètement, il s'agit de créer un SAS d'entrée/sortie et banaliser la voie V2bis depuis la sortie du SAS jusqu'à la gare de La Verrière

Les trains sortant du technicentre par la VEEEX remontent le long de la V2bis jusqu'en gare de La Verrière, pour ensuite réaliser l'Origine de la mission La Verrière / La Défense avec le nouveau matériel roulant de la ligne U.

Afin de garantir l'exploitation du SAS d'entrée/sortie depuis les voies principales, le phasage du présent projet suivra le phasage de la régénération du poste 1 PRCI de la Verrière en poste de technologie ARGOS.

Les études comporteront :

La réalisation d'un schéma jaune/rouge de signalisation de type « pré-programme ».
Le niveau d'études sera de niveau EP.

La réalisation d'une notice technique sommaire, décrivant :

- Le contexte et les enjeux ;
- Les impacts en termes de signalisation en campagne et de son programme validé ;
- Les prédimensionnements au travers des estimations par les métiers, préconisations et alertes, notamment au regard :
 - du projet de régénération du poste en ARGOS, qui devra intégrer les aménagements en campagne liés à la banalisation de la VEEEX et pré-identifiés dans le cadre de l'étude
 - de l'interface avec l'aménagement de signalisation sur la partie de la VEEEX laissée dans le périmètre du Technicentre selon le niveau d'avancement sur ce sujet

- Une évaluation des enjeux financiers
- Un planning préliminaire associé

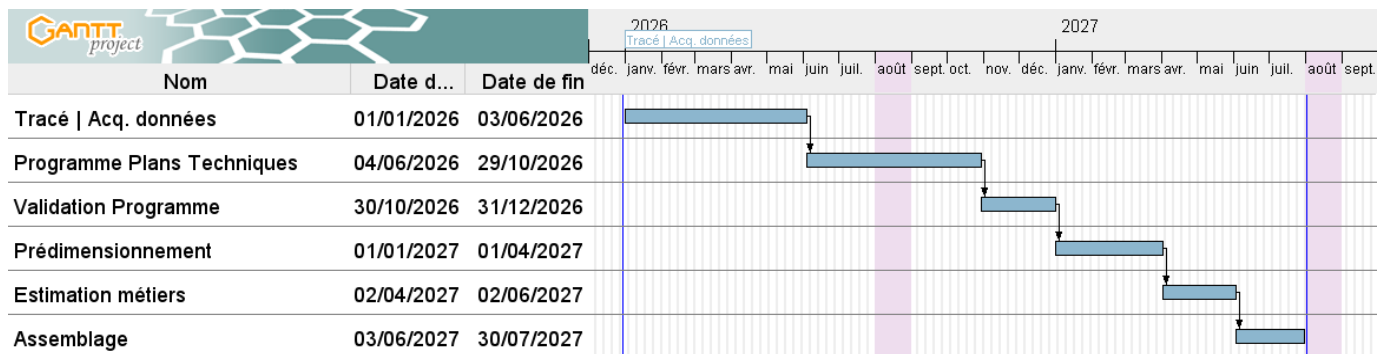


Figure 3. Planning de l'étude préliminaire

ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1 Identification du maître d'ouvrage

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique, mis à part pour ce qui concerne SNCF Réseau.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

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

3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisé à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

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

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

Une attention particulière est portée :

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

Le Maître d'ouvrage s'engage à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

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

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France,
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et

labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 » du CPER 2021-2027 par :

- l'État,
- la région Île-de-France.

3.3.2 Engagement

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

ARTICLE 4 MODALITES DE PAIEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **276 599 € HT courants non révisables et non actualisables**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes préliminaires VEEX – Trappes		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Estimation des Coûts en € courants HT
SNCF Réseau	Frais de maîtrise d'œuvre	209,7k€
	Frais de maîtrise d'ouvrage	53,6 k€
	Provision pour risques	13,3 k€
TOTAL		276 599 €

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études et travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données.

Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

4.4 Plan de financement

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

Schéma Directeur N&U– Etudes EP Voie d'Entrée Exceptionnelle			
Plan de financement – Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	100 %
MOA SNCF Réseau	82 979,70 €	193 619,30 €	276 599 €

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

4.5.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acompte seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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 est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Crédit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 95 74

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE

5.1 Par les financeurs

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

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

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du Code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

5.3 Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent 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 toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

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

- En cas de perspective de dépassement

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1 Comité Technique (COTECH)

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification du programme,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le Maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

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

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

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

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

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

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

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

ARTICLE 9 DISPOSITIONS GENERALES

9.1 Modification de la convention

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

9.2 Règlement des litiges

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

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

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

9.3 Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

9.4 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

9.5 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur du Développement et de la Modernisation du Réseau

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

Direction de la modernisation et du développement – Commande Stratégique

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF Réseau en € courants

€ courants	2026	TOTAL
Etat	82 979,7 €	82 979,7 €
Région	193 619,3 €	193 619,3 €
Total	276 599 €	276 599 €

**Annexe 6 : Ligne U – Adaptation des infrastructures SNCF
pour le déploiement du matériel roulant NAT – Convention
PRO/DCE et REA**

Adaptation des infrastructures SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour l'arrivée de la NAT sur la ligne U

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne U

Etudes Projet (PRO) / DCE

Premiers Travaux (REA)

Convention n° 25FER013



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des travaux	7
2.1. Périmètre de la convention	7
2.2. Délais de réalisation.....	8
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	8
3.1. L'Autorité organisatrice	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	8
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage	8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage	9
3.3. Les financeurs	9
3.3.1. Identification	9
3.3.2. Engagements	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement	10
4.1. Régime de TVA.....	10
4.2. Estimation du coût du projet.....	10
4.3. Coûts du projet.....	10
4.4. Plan de financement	13
4.5. Modalités de paiement.....	14
4.5.1. Versement d'acomptes	14
4.5.2. Versement du solde	15
4.5.3. Paiement.....	15
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation	16
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	17
Article 5. Modalités de contrôle	17
5.1. Par les financeurs	17
5.2. Par Ile-de-France Mobilités.....	17
Article 6. Modalités d'audit	18
Article 7. Gestion des écarts.....	18
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	18
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	18
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	19
8.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	19
8.2 Comité des financeurs	20
8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs	20
8.4 Suivi de la communication institutionnelle	21
Article 9. Modification de l'Avant-projet.....	21
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération	22
Article 11. Dispositions générales.....	22
11.1. Modification de la convention.....	22
11.2. Règlement des litiges.....	22
11.3. Résiliation de la convention	23
11.4. Date d'effet et durée de la convention	23
11.5. Mesures d'ordre	23
Annexes	29

Entre,

En premier lieu,

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

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

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Général Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est à Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Pierre LABARTHE, Directeur des Gares d'Île-de-France ;

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

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé au 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° _____ en date du _____,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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

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

Vu les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu les délibérations de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019, n° CP 2020-155 du 27 mai 2020, n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021, n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022, n° CP 2023-149 du 01 juin 2023 et n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 approuvant les six conventions relatives aux études d'Avant-Projet/Projet et aux travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG ;

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 approuvant la convention des études d'Avant-projet concernant l'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne Transilien U ;

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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2025-_____ du _____ 2025 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter les infrastructures du réseau ferroviaire et des gares afin de permettre le déploiement de la NAT sur la ligne U et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Convention** » : désigne la présente convention.

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C et les lignes Transilien U et P. En 2026 les premières rames Z20500 arrivent en fin de vie. Des actions de rénovation sont en cours pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2030 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'analyser les caractéristiques actuelles des infrastructures et d'étudier les adaptations d'infrastructures nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

Les études exploratoires ont permis un premier éclairage sur la meilleure convergence entre l'adaptation des infrastructures et l'architecture du futur matériel roulant pour l'élaboration de l'Expression Fonctionnelle des Besoins (EFB) du futur matériel roulant.

Les études préliminaires financées dès 2022 ont permis d'approfondir les études de faisabilité. En parallèle de ces études, une analyse a été menée pour analyser l'alternative de déployer du matériel existant sur la ligne U. Lors du COPIL SDMR du 20 octobre 2023, IDFM a confirmé le choix de retenir le matériel roulant NAT sur la ligne U du Transilien. Les études préliminaires ont été poursuivies afin de définir le programme technique pour les adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'arrivée de la NAT sur la ligne U.

La présente convention fait suite aux conventions de financement N°22FER005 et n°23FER006 des études préliminaires ainsi que la convention N°24FER007 relative aux études d'Avant-projet. Elle a pour objet de poursuivre les études en initiant le niveau PRO/DCE et anticiper les premiers travaux :

- L'adaptation des quais en gare de Versailles-Chantiers du fait de la mutualisation des travaux avec le projet d'interconnexion ferrée avec la ligne 18 du Grand Paris Express ;
- L'adaptation des quais en gare de Saint-Cyr
- L'adaptation des voies de service à La Défense, La Verrière ;
- L'adaptation du pont-rail de Bois Robert ;

- Le renforcement de la sous-station de Porchefontaine ;
- Les adaptations en gare sur le périmètre SNCF Réseau,
- Le déplacement des signaux pour permettre la bonne circulation des trains,

Coût d'objectif de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération sera défini lors de la validation des études d'avant-projet par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

La présente convention est conclue dans un contexte où le financement de la phase Projet (PRO) est engagé avant la validation formelle des études d'Avant-Projet (AVP). En conséquence, les Parties reconnaissent que les résultats de la phase AVP pourront, le cas échéant, conduire à des ajustements du programme, du coût d'objectif ou du calendrier de l'opération. Ces évolutions, si elles se confirment, feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

L'engagement des études PROJET et de la phase Réalisation, objet de la présente convention, est conditionné à l'accord des instances de gouvernance de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, à la validation des études AVP, ainsi qu'à l'obtention des financements nécessaires inscrits à la présente convention.

A date, le coût d'objectif prévisionnel du programme global est basé sur les estimations des EP et s'élève à 112 M€ courants sur le périmètre SNCF Réseau et à 51 M€ courants sur le périmètre SNCF Gare & Connexions. En revanche, les coûts prévisionnels seront actualisés à l'issue de l'AVP.

Le coût des études PRO/DCE, objet de la présente convention, s'élève à 5 500 000 € pour le périmètre de SNCF Réseau et de 3 100 000 € pour SNCF Gares & Connexions, soit un montant total de 8 600 000 € courants.

Le montant des premiers travaux en gare de Versailles-Chantiers pour s'associer à ceux lancés dans le cadre de l'interconnexion ferrée avec la ligne 18 du Grand Paris Express, s'élève à 9 500 000 € pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions (estimations études préliminaires).

Le montant des premiers travaux en gare de Saint-Cyr s'élève à 10 100 000 € pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions (estimations études préliminaires)

Le montant des travaux SNCF Réseau, objet de la présente convention, s'élève à 41 000 000 €.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 07/2024. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études Projet et DCE relatives à l'adaptation des infrastructures nécessaires au déploiement de la NAT sur la ligne Transilien U, ainsi que les premiers travaux en gare de Versailles-Chantiers et Saint-Cyr.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant les études PRO/DCE et premiers travaux en gares de Versailles – Chantiers et Saint-Cyr;

- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

« Adaptation des infrastructures de la ligne U pour le déploiement de la NAT – Etudes PRO/DCE et premiers travaux »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention a pour objet de contractualiser le financement des études PRO/DCE concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement de la NAT sur la ligne U, ainsi qu'une première tranche de travaux pour SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau.

Concernant le périmètre relevant de SNCF Réseau :

Les études portent sur :

- L'adaptation des voies de service à La Défense, La Verrière et sur le site de Trappes,
- Les adaptations en gare sur le périmètre SNCF Réseau,
- Le déplacement des signaux pour permettre la bonne circulation des trains,
- L'adaptation du pont-rail de Bois Robert (DCE uniquement),
- Le renforcement de la sous-station de Porchefontaine (Complément APO & DCE),
- L'adaptation des équipements permettant le retour courant traction sur la ligne (études APO & DCE),
- Le traitement des sections critiques d'intensité (études APO & DCE).

La première tranche de travaux porte sur :

- L'adaptation des voies de service à La Défense, La Verrière,
- Les adaptations en gare sur le périmètre SNCF Réseau,
- Le déplacement des signaux pour permettre la bonne circulation des trains,
- L'adaptation du pont-rail de Bois Robert,
- Le renforcement de la sous-station de Porchefontaine.

Concernant le périmètre relevant de SNCF Gares & Connexions :

Les études portent principalement sur :

- La modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR ;
- La modification des caténaires induite par les adaptations de quai ;
- La reprise des bordures des quais de sorte à respecter le gabarit GVZEQ+20mm (seuil de vérification du gabarit en zone de quai selon l'IG02040).

La première tranche de travaux porte sur :

- L'adaptation des quais de la gare de Versailles Chantiers
- L'adaptation des quais de la gare de Saint-Cyr.

2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel des études PRO/DCE, objets de la présente convention, est estimé à 15 mois pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Le délai prévisionnel des travaux, objet de la présente convention, est estimé à 39 mois pour SNCF Réseau et 60 mois pour SNCF Gares et Connexions à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 3 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études 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 acquiert au nom de l'État.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage des études relatives aux éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage des études relatives à la gestion unifiée des gares ferroviaires de voyageurs.

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet qui sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour les différents projets d'adaptation des infrastructures (hors quais en gare) de la ligne U dans la perspective du déploiement de la NAT.

SNCF Gares & Connexions est responsable de la conception et de la réalisation des adaptations des quais en gare pour permettre le déploiement de la NAT sur la ligne U.

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études ou travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation des études Projet (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) et des travaux (SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau), telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de la non-finalisation des études AVP à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sur la phase PROJET est conditionné à la validation de leurs instances de gouvernance compétentes. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il sera défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions du Maître d'ouvrage.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, pour un montant total de **69 200 000 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

- L'Etat (30 %), soit **20 760 000 €** ;
- La région Île-de-France (70 %), soit **48 440 000 €**.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux définis à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois la phase AVP achevée et approuvée par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **69 200 000 €** courants au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la réalisation des études PRO/DCE et premiers travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coût du projet

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

Périmètre SNCF Réseau

PRO/DCE déploiement NAT Ligne U		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
	Frais de maîtrise d'œuvre	4 100 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	1 400 000 €
TOTAL		5 500 000 €

Première tranche de Travaux SNCF Réseau Déploiement NAT – Ligne U		
Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants	
Travaux	20 200 000 €	
SLG	5 100 000 €	
Frais de maîtrise d'œuvre	6 000 000 €	
Frais de maîtrise d'ouvrage	2 000 000 €	
Provision pour risques	7 700 000 €	
TOTAL		41 000 000

Périmètre SNCF Gares & Connexions

PRO/DCE déploiement NAT – Ligne U		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
	Acquisitions données d'entrée et G2PRO	200 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	2 000 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	900 000 €
TOTAL		3 100 000 €

Travaux gare de Versailles-Chantiers Déploiement NAT – Ligne U		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Gares & Connexions	Travaux	4 500 000 €
	SLG	1 600 000 €
	Frais de substitution	600 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	1 150 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	400 000 €
	Provision pour risques	1 250 000 €
TOTAL		9 500 000 €

Travaux gare de Saint-Cyr Déploiement NAT – Ligne U		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Gares & Connexions	Travaux	4 850 000 €
	SLG	1 700 000 €
	Frais de substitution	650 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	1 200 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	400 000 €
	Provision pour risques	1 300 000 €
TOTAL		10 100 000 €

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

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses, hors « gilet rouge et bus de substitution » et dans le respect de l'enveloppe globale du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

4.4. Plan de financement

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie au volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER Etat-Région 2021-2027. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
	30%	70%	100%
SNCF Réseau	13 950 000 €	32 550 000 €	46 500 000 €
Total	13 950 000 €	32 550 000 €	46 500 000 €

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, réparti selon les clés suivantes :

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF G&C	30 %	70 %	100 %
	6 810 000 €	15 890 000 €	22 700 000 €

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

Les moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 1 250 000 € courants.

Plan de financement des travaux SNCF G&C

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF G&C	25,92 %	74,08%	100 %
	5 559 840 €	15 890 160 €	21 450 000 €

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

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

Plan de financement des bus de substitution SNCF G&C

Adaptation de l'infrastructure ligne U du Transilien pour le déploiement De la NAT			
<u>PLAN DE FINANCEMENT DES BUS DE SUBSTITUTION</u>			
Montant en € courants et clés de financement			
Bénéficiaire	État 100%	Région 0,00%	TOTAL
SNCF Réseau	1 250 000 €	0 €	1 250 000 €

4.5. Modalités de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

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

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

Dès que l'avance 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 les maîtres d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage par financeur.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

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

Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3. daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et certifié par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

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 est plafonné à 95% avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant légal des bénéficiaires. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

Le paiement est conditionné au respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la convention. Le versement des montants de subvention appelés par les bénéficiaires doit être effectué dans un délai

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne U - études PRO/DCE et premiers travaux (REA)

conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

* **SNCF Gares et Connexions** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat- if@developpementdurable. gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 La Plaine Saint-Denis	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Aude BRISAC Aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 95 74
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité	Fouad HADJAJ Tél. 01 80 50 94 38 Fouad.hadjaj@sncf.fr

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

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.

5.3 Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque Maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.4 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO et le Maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le Maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la convention de financement. Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet NAT Ligne U. Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2 Comité des financeurs

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

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

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

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

8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4 Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'opération, ils transmettront à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de

caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Les Maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de la date de notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Pour l'Etat, la subvention intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Sans préjudice des durées mentionnées aux articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la
NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne U - études PRO/DCE et premiers travaux (REA)**

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Général Finances et Achats

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU :

YANN PESCHANSKI

MOA pour les lignes U ET P

AINM « Agence Infrastructure pour les Nouveaux Matériels »

SNCF RESEAU – DIRECTION GENERALE ILE DE FRANCE

DIRECTION MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT

10 rue Camille Moke - CS 80001 - 93212 Saint-Denis

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Adrien ROBY

Pilote du programme Z2NNG – Adaptation des gares

SNCF GARES & CONNEXIONS

DIRECTION DES GARES D'ILE-DE-FRANCE

10, rue Camille Moke - Bureau 5J-123A - CS 80001 - 93212 La Plaine Saint Denis

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF Réseau en M€ courants

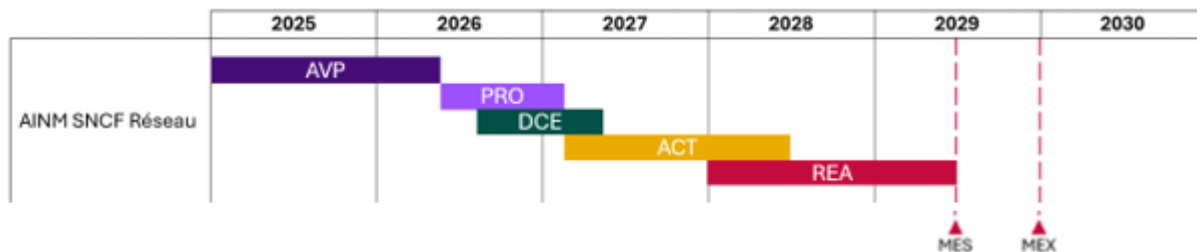
M€	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	2,8	1,4	4,2	5,6	14,0
Région	6,5	3,3	9,8	13,0	32,6
Total	9,3	4,7	14,0	18,6	46,5

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF Gares & Connexions en M€ courants

M€	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	0,75	1,2	3,6	1,26	6,81
Région	1,75	2,8	8,4	2,94	15,89
Total	2,50	4	12	4,2	22,7

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Planning global opération SNCF Réseau



Certains reliquats d'opérations seront réalisés post mise en exploitation.

Planning global opération SNCF Gares et Connexions

Macroplanning du projet SDMR ligne U		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Ligne 973000 : La Défense - Chaville RD	La Défense, Puteaux, Suresnes, Sèvres, Chaville RD																								
Ligne 420000 Versailles Chantiers - La Verrière	St-Cyr, St Quentin, Trappes, La Verrière																								
	Versailles Chantiers																								

	AVP	Financement PRO
	PRO/DCE	Financement REA
	APO	Travaux
	ACT	

Annexe 7 : Ligne V – Création de la Halte du Pileu entre Massy et Versailles – Convention AVP-APO

2025

Ligne Transilien V

Convention de financement relative à la réalisation des études d'Avant-projet (périmètre SNCF Gares & Connexions) et Avant-projet/Projet (périmètre SNCF Réseau) concernant la nouvelle gare du Pileu sur la ligne V entre Massy et Versailles

Convention AVP-APO

Convention n°25FER019

Île de France
mobilités 


PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

 Région
Île de France
Conseil régional


SNCF
RÉSEAU


SNCF
GARES
& CONNEXIONS

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation	6
Article 3. Rôles et engagements des parties	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations	7
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage	7
3.2.2. Engagement du maître d'ouvrage	7
3.3. Les financeurs	8
3.3.1. Identification	8
3.3.2. Engagements	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA	8
4.2. Estimation du coût de l'opération	8
4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d'ouvrage.....	8
4.4. Plan de financement.....	9
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	9
4.5.1. Modalités de versement d'acomptes	9
4.5.2. Versement du solde.....	10
4.5.3. Paiement.....	11
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation	11
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	12
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités	13
5.3. Intervention d'experts	13
Article 6. Gestion des écarts.....	13
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	13
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	13
Article 7. Pilotage et suivi de l'opération.....	14
7.1. Comité Technique (COTECH)	14
7.2. Comité de pilotage de l'opération (COPIL)	14
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études	15
Article 9. Dispositions générales.....	15
9.1. Modification de la convention.....	15
9.2. Règlement des litiges	15
9.3. Résiliation de la convention	15
9.4. Date d'effet et durée de la convention	16
9.5. Mesures d'ordre	16
Annexes.....	22

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Gilles GAUTRIN, en qualité de Directeur Modernisation & Développement de la Direction Générale Ile-de-France de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par M. Pierre LABARTHE, en qualité de Directeur des gares d'Ile-de-France, dûment habilitée à cet effet,

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2024-069 du 28 mars 2024 approuvant la convention de financement relative aux études de faisabilité de création d'une halte au Pileu ;

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° 2025-283 du 20 novembre 2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

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

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant de réaliser une halte dans le secteur du Pileu, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire, avec notamment la création de 1000 logements, un nouveau collège et un nouveau lycée Parc de Vilgenis, la ZAC des Ruchères.

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l'étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d'une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Paris Saclay.

Enfin, en juillet 2023, Île-de-France Mobilités demande à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de préparer le lancement d'études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023. Une convention de financement a alors été initiée et délibérée en commission permanente de la région Île-de-France le 28 mars 2024.

La présente convention concerne ces études D'Avant-projet de création de la nouvelle gare du Pileu.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la réalisation des études d'Avant-projet d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne V située entre Massy – Versailles.

Elle a pour objet :

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

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

« Ligne V – Création d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles – Convention AVP-APO »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la réalisation des études d'Avant-projet d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V à savoir :

Pour SNCF Gares & Connexions : études de niveau AVP

- La création d'une halte (il n'y aura pas de bâtiment des voyageurs) ;
- L'accès se fera par le pont de la route départementale 117 qui sera élargi, y compris sur largeur pour piste cyclable à étudier en option, il sera équipé d'un automate de vente et de bornes de validation ;
- L'accès aux quais se fera par escaliers fixes et ascenseurs avec les équipements ad-hoc (vidéoprotection, interphonie, téléopération, ...) ;
- Les 2 quais feront 115 m de long, 2,50 m de large et 55 cm de hauteur ; avec dalles d'éveil à la vigilance, revêtement de type enrobé et clôtures ; voir étude de flux pour confirmer le dimensionnement des quais M
- Chacun des deux quais sera équipé de : éclairages, écrans Information voyageurs, vidéoprotection, borne BAU-I, mobiliers divers. En option : abris voyageurs de type Rousseau...
- Une signalétique complète de la gare sera prévue, y compris signalétique d'identification et de sécurité.

Par ailleurs, les études de trafics seront fournies par Ile-de-France Mobilités, notamment pour dimensionner les accès aux quais.

Pour SNCF Réseau : études de niveau APO des ouvrages suivants y compris acquisitions de données :

- Adaptation des installations caténaires (poteaux, armement ...) aux aménagements de quai ;
- Adaptation de la signalisation et des télécommunications : dévoiement des réseaux, dépose de la surveillance des trains en marche (STEM), pancartes d'arrêt des trains ...

2.2. Délais de réalisation

La date de fin des études AVP de Gare & Connexions, objet de la présente convention, est prévue à quinze (15) mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités. À titre

indicatif, cette échéance correspond au mois de mars 2027 pour une approbation de la présente convention en décembre 2025.

La date de fin des études APO de SNCF Réseau, objet de la présente convention, est prévue à trente-trois (33) mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités. À titre indicatif, cette échéance correspond au mois d'octobre 2028 pour une approbation de la présente convention en décembre 2025.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du projet objet de la présente convention sont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

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

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux aménagements de la future Halte du Pileu (quais, passerelles, liaisons verticales...)

SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux travaux connexes ferroviaires consécutifs aux aménagements des travaux sous MOA SNCF Gares et Connexions.

SNCF Gares et Connexions est désigné Maître d'ouvrage coordonnateur du projet.

3.2.2. Engagement du maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;

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

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études d'Avant-projet de SNCF Gares & Connexions et Avant-Projet / Projet SNCF Réseau, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, pour un montant total de **900 000 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

- L'État (30 %), soit **270 000 €**,
- La région Île-de-France (70 %), soit **630 000 €**.

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **900 000 € courants HT non révisables et non actualisables**.

4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes AVP SNCF G&Co et APO SNCF Réseau pour la Halte de Le Pileu sur la Ligne Massy-Versailles		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
	Frais de maîtrise d'œuvre	262 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	188 000 €
Sous-total SNCF Réseau		450 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	290 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	118 000 €
	Provision pour risques	42 000 €

Sous-total SNCF G&C	450 000 €
TOTAL	900 000 €

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

de fonction support de SNCF Réseau.

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

4.4. Plan de financement

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

Ligne V – études AVP d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	<i>30%</i>	<i>70%</i>	<i>100%</i>
SNCF Réseau	135 000 €	315 000 €	450 000 €
SNCF Gares & connexions	135 000 €	315 000 €	450 000 €

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

4.5.1. Modalités de versement d'acomptes

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

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

Dès que l'avance 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 les maîtres d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acompte seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;

- l'état détaillé des dépenses comptabilisées indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

- SNCF Gares & Connexions sur le compte, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ILE-DE-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry	Département Comptabilité	Fouad HADJAJ Tél. 01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr

	75634 Paris Cedex 13		
--	----------------------	--	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

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

- En cas d'économies

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

- En cas de perspective de dépassement

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1. Comité Technique (COTECH)

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

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

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

L'ensemble des documents présentés par les Maîtres d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, les Maîtres d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

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

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Les Maîtres d'ouvrage présentent alors au COPIL les éléments

de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'ils réalisent dans le cadre de la Convention.

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

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

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

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les signataires 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 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. Modification de la convention

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

9.2. Règlement des litiges

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

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

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

9.3. Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à

reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

9.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4,5 et à l'article 8, la présente convention expire :

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

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

9.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur Modernisation & Développement de la Direction Générale Île-de-France

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

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Yann PESCHANSKI

RMOA - Adaptation des infrastructures aux nouveaux matériels des lignes U, P & V

SNCF Réseau – Direction Générale IDF

Direction Modernisation et Développement

10, rue Camille Moke – 93212 SAINT DENIS

Yann.peschanski@reseau.sncf.fr

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Philippe FELTZ

Directeur du Développement des Gares du RER C SUD

SNCF Gares et Connexions

10 rue Camille Moke

CS 80001 – 93 418

La Plaine Saint-Denis Cedex

philippe.feltz@reseau.sncf.fr

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	Total
Etat (30%)	90 000	45 000	135 000
Région (70%)	210 000	105 000	315 000
TOTAL	300 000	150 000	450 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES & CONNEXIONS EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	Total
Etat (30%)	90 000	45 000	135 000
Région (70%)	210 000	105 000	315 000
TOTAL	300 000	150 000	450 000

Annexe 8 : Ligne V – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du matériel roulant Régio2N – Convention APO

2025

**Adaptation des infrastructures SNCF
Réseau pour l'arrivée du nouveau matériel
roulant sur la ligne V du RER**

**Convention de financement relative
aux études d'adaptation des
infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel
roulant**

Etudes Avant-Projet / Projet (APO)

Convention n° 25FER



SOMMAIRE

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)**

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. <i>Périmètre de la convention</i>	6
2.2. <i>Délais de réalisation</i>	6
Article 3. Rôles et engagements des parties	6
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	6
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage de l'opération</i>	7
3.2.1. <i>Identification des Maîtres d'ouvrage</i>	7
3.3. <i>Engagement du Maître d'ouvrage</i>	7
3.4. <i>Les financeurs</i>	7
3.4.1. <i>Identification</i>	7
3.4.2. <i>Engagements</i>	7
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. <i>Régime de TVA</i>	8
4.2. <i>Estimation du coût de l'opération</i>	8
4.3. <i>Coût de réalisation détaillé</i>	8
4.4. <i>Plan de financement</i>	9
4.5. <i>Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région</i>	9
4.5.1. <i>Modalités de versement d'acomptes</i>	9
4.5.2. <i>Versement du solde</i>	10
4.5.3. <i>Païement</i>	10
4.5.4. <i>Bénéficiaires et domiciliation</i>	11
4.6. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i>	11
4.7. <i>Comptabilité du Bénéficiaire</i>	12
Article 5. Modalités de contrôle	12
5.1. <i>Par les financeurs</i>	12
5.2. <i>Par Île-de-France Mobilités</i>	12
5.3. <i>Intervention d'experts</i>	12
Article 6. Gestion des écarts.....	12
6.1. <i>Dispositions en cas de modification du coût d'objectif</i>	12
6.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention</i>	13
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....	13
7.1. <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).</i>	13
7.2. <i>Comité des financeurs</i>	14
7.3. <i>Information hors CSCF et comité des financeurs</i>	15
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études	15
Article 9. Confidentialité.....	15
Article 10. Dispositions générales	16
10.1. <i>Modification de la convention</i>	16
10.2. <i>Règlement des litiges</i>	16
10.3. <i>Résiliation de la convention</i>	16
10.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i>	17
10.5. <i>Mesures d'ordre</i>	17
Annexes.....	22

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)**

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

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

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

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

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

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

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

Vu la délibération n° CP2020-155 du 27/05/2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – E ;

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 la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° 2025-XXX du 20 novembre 2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

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

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter les infrastructures du réseau ferroviaire et des gares afin de permettre le déploiement du nouveau matériel roulant sur la ligne V et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

PREAMBULE

Depuis le 12 décembre 2023, la desserte ferroviaire entre Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers est réalisée par des navettes indépendantes des circulations de la ligne du RER C.

Ce débranchement, nommé « Ligne V », comprend 15 km de voies, 7 gares et dessert 6 communes. Il a permis d'obtenir une ponctualité de 95,1% en 2024. Il fait suite au premier débranchement entre Epinay-sur-Orge et Massy-Palaiseau fin 2023, repris par la ligne de tram-train T12.

La Ligne V est actuellement exploitée avec 5 rames Z5600 (Z2N). Il s'agit de matériel roulant amianté qui ne peut pas être transféré dans le cadre d'une concession de service public au titre de la réglementation européenne (REACH) et pour lequel l'horizon de radiation se situe en 2030.

Entre 2019 et 2024, la Ligne V a fait l'objet d'études préliminaires de remplacement du matériel roulant et d'adaptation des infrastructures en tant que partie du RER C via le SDMR des Lignes C, U, P ; qui prévoyaient le déploiement d'un matériel roulant unique à concevoir (Z2N NG) sur ces trois lignes. Les estimations communiquées par SNCF Réseau pour les études Avant-Projet (AVP) ligne C « en grand » (~ 25 M€) incluaient le périmètre de la Ligne V (mais pas les lignes U et P qui avaient été précédemment retranchées du programme Z2N NG).

Afin d'accélérer le renouvellement du matériel roulant vieillissant de la ligne V, Île-de-France Mobilités a fait le choix de déployer des matériels Regio2N en Unités Simples (US) pour améliorer significativement et rapidement le confort des usagers de cette ligne. Ce choix permet en outre des économies sur le volet adaptations des infrastructures puisque la circulation de rames en composition simple allège fortement les besoins de renforcement des alimentations électriques. Ces rames seront maintenues à Montrouge et la Ligne V sera mise en concurrence dans le cadre d'un lot N+V avec une reprise d'exploitation prévue mi-2029.

Au regard des échéances du matériel actuel et du marché Regio2N, dont l'échéance prévue courant 2027 suppose une commande de rames complémentaires début 2026 au plus tard, il est proposé de financer les études d'Avant-projet et Projet (APO) dès 2025 pour permettre le déploiement des rames au Service Annuel (SA) 2028.

Cette proposition est toutefois conditionnée :

- Au résultat des études menées par SNCF Réseau, objet de la présente convention ;
- À la confirmation par SNCF Réseau d'un planning compatible avec l'enjeu calendaire, à venir d'ici mi 2026 ;
- À la mise en œuvre d'une solution concernant l'usure prématurée de la caténaire par l'archet du pantographe du Regio2N.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études d'Avant-projet/Projet concernant les différentes adaptations d'infrastructure de la ligne V nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N.

La convention a pour objet :

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

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

« Adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N – Etudes d'Avant-projet/Projet (APO) ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les études d'Avant-projet/Projet concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant sur la ligne V :

, Les études portent notamment sur :

- L'adaptation des ouvrages d'arts (charge à l'essieu) ;
- L'adaptation du gabarit ;
- L'adaptation du RCT ;
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare ;
- Le traitement des sections critiques d'intensité.

2.2. Délais de réalisation

La durée des APO, objet de la présente convention, est estimée à 24 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning des études est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération

3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études 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 acquiert au nom de l'État.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage des études relatives aux éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

3.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

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

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

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement du Projet est assuré au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, par :

- L'État
- La région Île-de-France.

3.4.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **1 960 000 € courants HT**.

4.3. Coût de réalisation détaillé

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

Montants en euros courants	Total par item
Ouvrages d'art (charge à l'essieu)	679 000 €
Gabarit	492 000 €
Signalisation	194 000 €
Retour courant traction (RCT)	146 000 €
Sectionnement critique d'intensité (SCI)	146 000 €
Provision pour études complémentaires	304 000 €
Total	1 960 000 €

Périmètre SNCF Réseau

Adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Etudes d'Avant-projet		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Etudes et autres missions	475 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	898 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	283 000 €
	Provision pour risques	304 000 €
TOTAL		1 960 000 €

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

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

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

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi de l'opération.

4.4. Plan de financement

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

Adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant – Etudes d'Avant-projet			
Plan de financement			
Montant en € courants et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	
SNCF Réseau	588 000 €	1 372 000 €	1 960 000 €
Total	588 000€	1 372 000 €	1 960 000 €

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

4.5.1. Modalités de versement d'acomptes

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

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

Dès que l'avance 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 les maîtres d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage par financeur

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.
- 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation 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 est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

Ce document doit par ailleurs comporter la date de mise en service effective de l'immobilisation ou du bien financé par la Région.

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

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la convention. Le versement des montants de subvention appelés par les bénéficiaires doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire :

A **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés à la région Île-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro. Ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés à la direction de la comptabilité via le lien dédié : « depot.subvention@iledefrance.fr » dans l'attente des ajustements techniques nécessaires.

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte), la subvention devient caduque et est annulée.

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

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

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global pour les bénéficiaires.

- **En cas d'économies**

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

- **En cas de perspective de dépassement**

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

7.2. Comité des financeurs

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, au moins sept jours avant la réunion du Comité des financeurs.

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

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

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

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

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE

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

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

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

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

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

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

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

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

10.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 2 et 5, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités des articles 4.5.1. et 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

10.5. Mesures d'ordre

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

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)**

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

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)**

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le
déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)**

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures de la ligne V pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N - études avant-projet/Projet (APO)

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur modernisation et développement de la DG IDF

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Le planning de mise en service des travaux d'adaptation des infrastructures sera confirmé mi 2026.

Les études APO se dérouleront en 2026 et 2027.

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU :

YANN PESCHANSKI

MOA pour les lignes U ET P

AINM « Agence Infrastructure pour les Nouveaux Matériels »

SNCF RESEAU – DIRECTION GENERALE ILE DE FRANCE

DIRECTION MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT

10 rue Camille Moke - CS 80001 - 93212 Saint-Denis

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	2028	Total
Etat (30%)	294 000 €	235 200 €	58 800 €	588 000 €
Région (70%)	686 000 €	548 800 €	137 200 €	1 372 000 €
TOTAL	980 000 €	784 000 €	196 000 €	1 960 000 €

**Annexe 9 : RER C – Adaptation des infrastructures pour
l'arrivée du nouveau matériel roulant – Avenant n°1 à la
convention d'études AVP**

**Adaptations des infrastructures SNCF
Réseau et SNCF Gares & Connexions
pour l'arrivée du nouveau matériel
roulant sur la ligne C du RER**

Avenant n°1 à la convention de
financement (24FER016) des
études d'avant-projet relatives
à l'adaptation des
infrastructures du RER C en vue
du déploiement du nouveau
matériel roulant

Avenant n°25FER001



Article 1.	OBJET DE L'AVENANT.....	6
Article 2.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 « Périmètre de la convention ».....	6
Article 3.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 « Délais de réalisation »	6
Article 4.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.4.1 « Identification »	6
Article 5.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 « Estimation du coût de l'opération »	7
Article 6.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « Coût de réalisation détaillé »	7
Article 7.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « Plan de financement ».....	7
Article 8.	MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 « Echancier prévisionnel des appels de fonds »	8
Article 9.	Dispositions diverses.....	8
Article 10.	Entrée en vigueur	8

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHE-LENOIR, en qualité de Directrice Générale Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Pierre LABARTHE, Directeur des gares d'Île-de-France.

Ci-après désigné par « **les Maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** ».

Et en dernier lieu,

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

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

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

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

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

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

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

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

Vu le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Gares & Connexions ;

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

Vu la délibération n° CP2024-227 du 27/09/2024 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes RER C ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant la convention de financement des études d'avant-projet relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes RER C ;

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

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

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

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Préambule

Afin de moderniser le réseau ferroviaire francilien en 2016, Île-de-France Mobilités a lancé un important projet de Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR). Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). En 2026 les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovation seront nécessaires pour les prolonger au-delà.

Suite au SDMR de 2016, il a été décidé de remplacer les rames Z2N actuelles, par un nouveau matériel, qui devra répondre à l'évolution du besoin des voyageurs de la ligne C et sera un vecteur de l'amélioration de la performance (confort, information voyageurs, fiabilité, charge voyageurs, accessibilité).

Dans cette optique, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont réalisé en 2020 et 2021 des études de faisabilité sur les adaptations d'infrastructures (gabarit, ouvrage d'art, caténaires, ...) à prévoir pour l'accueil du nouveau matériel, puis des études préliminaires en 2023 et 2024.

Le design du matériel roulant a un impact direct sur les infrastructures ferroviaires. Les études et travaux d'adaptation sont financées par le CPER (70% RIF/ 30% Etat). L'expression fonctionnelle des besoins qui fixe les principales caractéristiques techniques du futur matériel doit être validée en CA IDFM du 12 novembre 2024.

Par la délibération n° CP2024-227 du 27/09/2024, la Région a accordé deux subventions de 10 934 000 € HT à SNCF Réseau et 5 961 200 € à SNCF Gares & Connexions pour réaliser une partie des études d'avant-projet relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes RER C. De son côté, l'Etat a accordé deux subventions de respectivement 4 686 000 € et 2 554 800 € à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. En effet, certains aspects des études sont dépendants des caractéristiques du matériel roulant, qui ont été validées le 12 novembre 2024 en CA IDFM.

Dans l'optique de sécuriser le planning des études AVP, la convention (24FER016) votée à la commission permanente du 27 septembre 2024 (délibération n° CP2024-227) avait pour objet de financer les opérations du RER C n'ayant pas de lien direct avec certaines spécifications dimensionnantes contenues dans l'expression fonctionnelle des besoins du matériel roulant Z2N NG. Cet avenant, fait suite à la délibération du CA IDFM du 12 novembre 2024 qui a stabilisé les dernières hypothèses du matériel roulant et permet de lancer les études AVP de l'infrastructure sur les opérations concernées.

Lors du COPIL du 27 mars 2025, SNCF Réseau a fait part de la nécessité de réaliser les acquisitions de données dans le tunnel lors de l'interruption de circulation prévue à l'été 2025 pour que le projet ne prenne pas de retard. Ces dernières concernent en partie certains items dépendants des hypothèses non stabilisées susmentionnées et n'ont donc pas été financés dans le cadre de la convention de 2024. Par ailleurs, les études de sécurité incendie, partie intégrante des avant-projets, n'ont pas été couvertes dans le cadre de cette dernière.

Les partenaires ont donc acté le principe de financement de ces deux sujets, via le présent avenant.

Cet avenant met ainsi en place d'un financement de 2 800 000 € courants, dont 2 000 000 € pour les acquisitions de données nécessaires aux études relatives au dimensionnement de la plateforme ferroviaire dans le tunnel intramuros du RER C et 800 000 € pour les AVP de l'étude SMARTILIEN de sécurité incendie dans les tunnels pour les futurs trains qui seront équipés de cette technologie. Le montant du présent avenant porte le montant final de la convention à 26 936 000 €.

Le présent avenant permet d'actualiser le montant total de l'avant-projet et et d'accorder une subvention complémentaire pour compléter le financement de ces études.

Il est donc convenu ce qui suit :

Article 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'actualiser le montant de l'avant-projet en prenant en compte les acquisitions de données nécessaires aux études du tronçon central, ainsi que les études de sécurité incendie. Il permet ainsi aux financeurs (Etat et Région) d'accorder une subvention complémentaire pour compléter le financement de la convention initiale.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 2.1, 2.2, 3.4.1, 4.2, 4.3, 4.4 et l'annexe 3.

Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 « Périmètre de la convention »

L'article 2.1 intitulé « *périmètre de la convention* » de la Convention initiale est ainsi modifié :

« La présente convention finance les études d'Avant-projet concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant sur la ligne C du RER :

Pour le périmètre relevant de SNCF Réseau, les études portent notamment sur :

- L'adaptations des ouvrages d'arts et des acquisitions de données du tunnel ;*
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare ;*
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains ;*
- Les IFTE ;*
- Les adaptations des zones souterraines pour des trains équipés de technologie SMARTILIEN ;*

Pour le périmètre relevant de SNCF Gares & Connexions, les études portent principalement sur :

- La phase 1 de l'adaptation des quais permettant l'arrêt en gare (la modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la reprise des bordures de quais, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR) ;*
- La modification des caténaires induite par les adaptations de quai ;*
- Adaptation des gares pour des trains équipés de technologie SMARTILIEN pour les gares souterraines intramuros*

»

Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 « Délais de réalisation »

L'article 2.2 intitulé « *Délais de réalisation* » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

La durée des AVP, objet de la présente convention, est estimée à 38 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

»

Article 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.4.1 « Identification »

L'article 3.4.1 intitulé « *Identification* » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

Le financement du Projet est assuré au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 par :

- L'État*
- La région Île-de-France. »*

Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 « Estimation du coût de l'opération »

L'article 4.2 intitulé « *Estimation du coût de l'opération* » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 26 936 000 € courants HT.

»

Article 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « Coût de réalisation détaillé »

Le premier tableau de l'article 4.3 intitulé « Coût de réalisation détaillé » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

<i>Adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant – Etudes d'Avant-projet</i>		
<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Postes de dépense</i>	<i>Estimation des Coûts en € HT courants</i>
SNCF Réseau	<i>Acquisitions foncières</i>	0 €
	<i>Etudes et autres missions</i>	11 150 000 €
	<i>Frais de maîtrise d'œuvre</i>	2 620 000 €
	<i>Frais de maîtrise d'ouvrage</i>	3 660 000 €
	<i>Provision pour risques</i>	990 000 €
TOTAL		18 420 000 €

Ce montant intègre les frais de fonction support de SNCF Réseau.

»

Article 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « Plan de financement »

Le tableau de l'article 4.4 intitulé « Plan de financement » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

<i>Adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant – Etudes d'Avant-projet</i>			
<i>Plan de financement</i>			
<i>Montant en € courants et %</i>			
<i>Périmètre</i>	<i>Etat</i>	<i>Région</i>	<i>Total</i>
	<i>30%</i>	<i>70%</i>	
<i>SNCF Gares & Connexions</i>	2 554 800 €	5 961 200 €	8 516 000 €
<i>SNCF Réseau</i>	5 526 000 €	12 894 000 €	18 420 000 €
<i>Total</i>	8 080 800 €	18 855 200 €	26 936 000 €

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

»

Article 8. MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 « Echancier prévisionnel des appels de fonds »
--

Le premier tableau de l'annexe 3 intitulé « *Echancier prévisionnel des appels de fonds* » de la Convention initiale est ainsi modifié :

«

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat (30%)	0 €	1 381 500 €	2 210 400 €	1 657 800 €	276 300 €	5 526 000 €
Région (70%)	0 €	3 223 500 €	5 157 600 €	3 868 200 €	644 700 €	12 894 000 €
TOTAL	0 €	4 605 000 €	7 368 000 €	5 526 000 €	921 000 €	18 420 000 €

»

Article 9. Dispositions diverses
--

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

Article 10. Entrée en vigueur

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

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR

Directrice Générale Finances et Achats

Avenant n°1 à la convention de financement (24FER016) des études d'avant-projet relatives à l'adaptation des infrastructures du RER C en vue du déploiement du nouveau matériel roulant-Avenant n°25FER001

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

Annexe 10 : ORLYVAL – Devenir des infrastructures – Convention études

Convention de financement n°1

Programme d'études sur la transformation d'Orlyval

Convention n°



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération	6
Définitions	6
Contexte et objectif	6
ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION.....	7
ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER	7
2.1 Périmètre de la convention	7
2.3 Délais de réalisation	8
ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	8
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).....	8
3.2 La maîtrise d'ouvrage des études	9
3.2.1 Identification du maître d'ouvrage.....	9
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage	9
3.3 Les financeurs.....	9
3.3.1 Identification.....	9
3.3.2 Engagement.....	9
ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	9
4.1 Régime de TVA.....	9
4.2 Estimation du coût du projet.....	10
4.3 Coût de réalisation détaillé	10
4.4 Plan de financement	10
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	10
4.5.1 Versement d'acomptes	10
4.5.2 Versement du solde.....	12
4.5.3 Paiement.....	12
4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation.....	12
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	13
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires.....	14
ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE	14
5.1 Par les financeurs	14
5.2 Par Île-de-France Mobilités	14
5.3 Intervention d'experts	14
ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS	14
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	14
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	15
ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	15
7.1 Comité Technique (COTECH)	15
7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)	16
ARTICLE 8 PRORIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	16

ARTICLE 9	DISPOSITIONS GENERALES	16
9.1	Modification de la convention.....	16
9.2	Règlement des litiges.....	16
9.3	Résiliation de la convention	17
9.4	Date d'effet et durée de la convention	17
9.5	Mesures d'ordre	17

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- **Aéroports de Paris (ADP), représenté par Justine Coutard**, Directrice Générale Déléguée à l'aménagement, l'environnement et les parties prenantes.

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

En deuxième lieu,

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

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'autorité organisatrice de la mobilité** », « **l'AO** » ou « **maître d'ouvrage** »,

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

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la 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 la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2025-..... du.....2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des études sur le devenir d'Orlyval auxquelles la présente convention fait référence ;

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

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

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

Contexte et objectif

La ligne Orlyval a été mise en service en 1991. A date :

- Orlyval est considérée comme une ligne de métro et à ce titre rentre dans le monopole d'exploitation de la RATP jusqu'en 2039, date d'ouverture de la ligne à la concurrence.
- L'offre de service est fixée par le Contrat RATP – Île-de-France Mobilités.
- La RATP confie l'exploitation d'Orlyval à Orlyval Service, filiale à 99% RATPDEV et 1% SNCF.
- La RATP est propriétaire des infrastructures sauf les stations à Orly, dont la propriété est actuellement à ADP et reviendra à Île-de-France Mobilités à compter du 31 décembre 2026.
- Le matériel roulant est propriété d'Île-de-France Mobilités.

A ce jour, la question du **devenir d'Orlyval** se pose, son utilisation et son opportunité étant réinterrogées à la lumière de la mise en service récente de la ligne 14 et de l'arrivée prochaine de la ligne 18 du Grand Paris Express. En effet, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly offre une liaison avec Paris plus directe et performante que le trajet combinant Orlyval et RER B. La **perte d'attractivité d'Orlyval, déjà constatée depuis juin 2024**, sera accentuée par la mise en service de la ligne 18. A terme, on estime que seuls 2 % des Franciliens, localisés le long du RER B sud, auront intérêt à prendre Orlyval pour rejoindre l'aéroport.

Par ailleurs, à l'automne 2024, dans le cadre de ses réflexions sur l'amélioration des mobilités visant à **décongestionner et décarboner l'aéroport d'Orly**, Aéroports de Paris (ADP) a mené une concertation portant sur les modalités de rabattement vers l'aéroport des usagers et des salariés de la plateforme d'Orly. Le volet du projet Orly 2035 relatif à l'accès à l'aéroport repose sur le principe de mise en place de parkings de rabattement, déportés en périphérie de la plateforme, et sur la réalisation de liaisons en transports collectifs pour rejoindre les aéroports depuis ces parkings. A l'issue de la concertation volontaire menée par ADP en 2024, il est apparu qu'Orlyval pouvait constituer une partie du support de ces nouvelles liaisons, en faisant l'objet d'un prolongement sur la plateforme aéroportuaire.

ADP s'est rapproché d'Île-de-France Mobilités afin de bénéficier d'un appui dans ses réflexions sur la mise en place de TCSP à l'échelle de la plateforme aéroportuaire et le rôle que pourrait y jouer Orlyval. Ces réflexions sont nécessairement liées à **l'avenir d'Orlyval dans son ensemble**.

Dans ce contexte, Île-de-France Mobilités souhaite mener les études nécessaires pour **prendre une décision quant au devenir de la ligne Orlyval** en dehors de la plateforme aéroportuaire et son éventuelle transformation. Il est à noter qu'aucune décision n'a été prise à ce stade de maintenir ou non le mode métro léger.

Ces études s'inscrivent dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER Etat-Région 2021-2027, approuvé le 26 septembre 2024.

La présente convention constitue la première convention de financement d'un programme d'études sur le devenir d'Orlyval.

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite du programme d'études sur le devenir d'Orlyval.

Elle a pour objet :

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

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

« Programme d'études sur la transformation d'Orlyval »

ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance le programme d'études visant à éclairer les contraintes et opportunités d'évolution de la ligne Orlyval en dehors de la plateforme aéroportuaire, dont l'opportunité d'implanter trois nouvelles gares intermédiaires entre Antony et Orly (Chemin d'Antony, Wissous, Rungis La Fraternelle et à la demande d'ADP une desserte d'Orlytech) afin de fournir les éléments permettant de **décider du devenir de la portion d'Orlyval existante et, pour ADP, des caractéristiques de son projet** sur la plateforme aéroportuaire.

Pour cela, il s'agira dans un premier temps d'**évaluer la demande future** sur la ligne Orlyval existante et sur la ligne envisagée par ADP.

Sur cette base, plusieurs scénarios seront versés à l'étude, dont notamment :

- **Une ligne unique en mode métro léger**, sur et hors plateforme aéroportuaire ;
- **Deux lignes distinctes**, l'une sur la plateforme aéroportuaire et l'autre en dehors, **avec un même mode de transport ou combinant différents modes de transport**.

Dans le scénario où le mode métro léger serait conservé sur l'infrastructure Orlyval existante, au regard du vieillissement du système actuel, l'étude visera en outre à **éclairer les conditions et l'opportunité d'un renouvellement du système de transport et du matériel roulant d'Orlyval**.

Pour les scénarios avec deux lignes distinctes, d'autres modes que le métro léger seront également envisagés : **bus au gabarit adapté, people mover, navettes autonomes, etc.** Les conditions de réalisation, le coût et l'opportunité de ces solutions seront étudiées.

Enfin, ce travail devra permettre de distinguer les besoins spécifiques liés à la desserte de la plateforme aéroportuaire de ceux relevant de la desserte des Franciliens, notamment en matière de **coûts d'investissement et d'exploitation**.

L'ensemble des études associées est mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

2.2 Organisation générale des études

L'étude portera à la fois sur les volets d'opportunité, de pré faisabilité technique, d'exploitation et de coûts. Elle sera conduite suivant les phases suivantes :

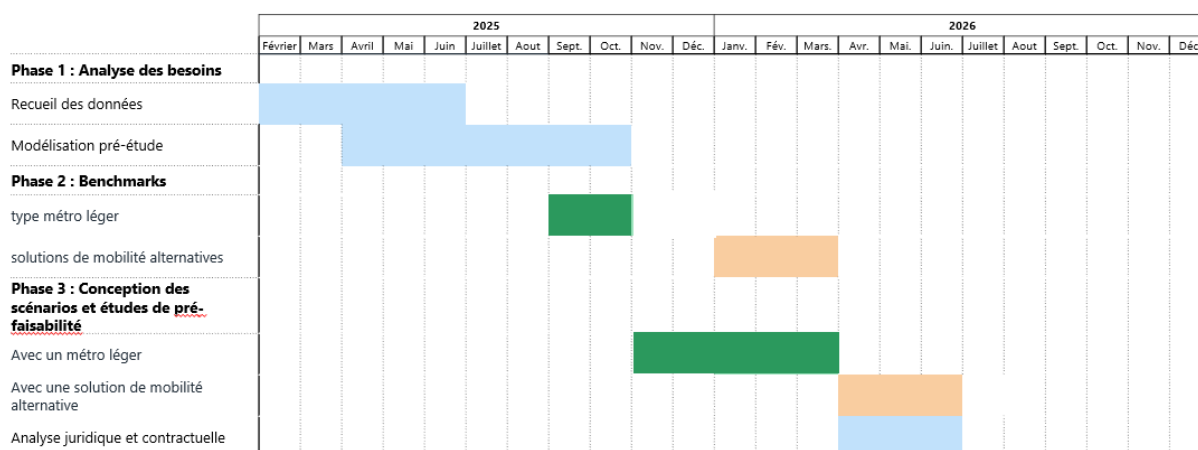
- Phase 1 : analyse des besoins (recueil des données et modélisation pré-étude) ;
- Phase 2 : benchmark des types de systèmes de métro et des solutions de mobilités alternatives ;
- Phase 3 : identification des scénarios et études de pré-faisabilité, y compris coûts d'investissement et d'exploitation.

2.3 Délais de réalisation

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études est le suivant :

- Phase 1 : jusqu'au fin octobre 2025
- Phase 2 : jusqu'au mars 2026
- Phase 3 : jusqu'au juin 2026

Ce planning vise à disposer des éléments nécessaires à une prise de décision **à mi-2026**.



ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage des études

3.2.1 Identification du maître d'ouvrage

Conformément à l'article L1241-4 du code des Transports, Ile-de-France Mobilités est chargé de s'assurer de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées et d'en déterminer la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, Île-de-France Mobilités n'est donc pas uniquement Autorité Organisatrice, mais aussi **maître d'ouvrage de l'étude**.

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des éléments du programme d'études, tels que définis dans l'article 2, objet de la présente convention.

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

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

3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisé à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisé à l'article 2.4 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré par l'Etat et la Région au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 à hauteur respectivement de 21% et 49 %.

Il est complété par la participation d'ADP à hauteur de 30 %.

3.3.2 Engagement

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **1 000 000 € HT courants, non révisables et non actualisables**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Programme d'études sur le devenir d'Orlyval		
Postes de dépenses	MOA	Coût € HT courant
Prévisions de fréquentation et modélisation pré-étude pour définir les besoins – pour la partie hors plateforme aéroportuaire.	<i>Ces prestations sont réalisées en propre par Ile-de-France Mobilités et ne font pas l'objet d'une demande de financement au titre de la présente convention</i>	
Benchmark et études de préféabilité technique, d'exploitation et de coût, suivant différents scénarios de desserte et de modes.	IDFM	1 000 000 €
Montant total		1 000 000 €

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données et les frais de maîtrise d'ouvrage.

4.4 Plan de financement

En application du CPER, le plan de financement établi au titre de la présente convention est établi en euros courants non actualisables et non révisables HT comme suit :

Programme d'études sur le devenir d'Orlyval				
Plan de financement – Montant € courants HT et %				
Périmètre	Etat	Région	ADP	Total
	21%	49%	30%	100 %
IDFM	210 000 €	490 000 €	300 000 €	1 000 000 €

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

4.5.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acomptes seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

c – Demande de versement des acomptes auprès d'ADP :

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation 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 est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

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

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état 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.

En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr

Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
AEROPORTS DE PARIS	Immeuble Askia-Bât 300 Zone Cœur d'Orly 11 Avenue Henri Farman 103 Aérogare Sud – CS 90055 94 396 Orly Aérogare cedex	Service DCOST	DCOG1_reglements@adp.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Métro et Pôles	01 87 05 21 00

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044 ;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service :
 - L'Etat : EALCPM075 ;
 - La région Île-de-France : 200
- Le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la présente convention avant l'émission de l'appel de fonds, à l'exception de la Région, qui communique les numéros d'engagement lors de la notification de la subvention.

Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entrainera un rejet technique par Chorus Pro.

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

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

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

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

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

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

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE

5.1 Par les financeurs

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

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

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

5.3 Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent 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 toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

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

- En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du comité technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs

pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1 Comité Technique (COTECH)

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

Ce COTECH se réunit au moins tous les trois mois en séance ordinaire, ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution des missions.

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification du programme,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions.

Ce 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 autant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le Maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

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

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Le Maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 9 DISPOSITIONS GENERALES

9.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant, qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2 Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à

quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges entre les parties liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

9.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

9.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de la date de notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

9.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour Aéroports de Paris (ADP),

Justine COUTARD

Directrice Générale Déléguée à l'aménagement, l'environnement et les parties prenantes

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Laurence DEBRINCAT, Directrice Prospective et Etudes

Arnaud CROLAIS, Directeur des Infrastructures

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN € COURANTS

€ HT courants	2026	Total
Etat (21 %)	210 000 €	210 000 €
Région (49 %)	490 000 €	490 000 €
ADP (30%)	300 000 €	300 000 €