

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

MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS	3
PROJET DE DÉLIBÉRATION	5
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION	10
Annexe 1 : Fiches projet	11
Annexe 2 : Désaturation de la Gare de Neuilly-Plaisance - convention travaux	30
Annexe 3 : Nexteo - Convention REA 7	57
Annexe 4 : Centre de commandement unifié (CCU) des lignes B et D - Convention n°3	79
Annexe 5 : PNBf - Ecran anti-bruit à Maisons-Alfort - convention PRO-DCE-REA	108
Annexe 6 : PNBf - Ecran anti-bruit à Savigny-sur-Orge - convention PRO-DCE-REA	141
Annexe 7 : PNBf - Isolations acoustiques de façades sur le périmètre de 34 EPCI (hors MGP) - convention PRO-REA	174
Annexe 8 : PNBf - Etudes acoustiques sur le périmètre de la CA Val Parisis - Avenant n°1	213
Annexe 9 : Fiche projet 23002896 modifiée relative à l'avenant n°1 à la convention des études acoustiques et des travaux sur le périmètre de la CA Val Parisis	233

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Exécutif conduit la révolution dans les transports pour apporter des conditions de déplacement radicalement changées aux Franciliennes et aux Franciliens. Ainsi, la Région contribue à l'ambitieux programme de modernisation du réseau ferroviaire et finance les adaptations nécessaires de l'infrastructure pour lutter contre les nuisances sonores. Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 7 opérations suivantes.

1. RER A – Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance – convention travaux

Cette convention prévoit une participation de la Région de **9 397 500 €**. Elle permet de financer la réalisation des travaux de désaturation de l'accès secondaire de la gare de Neuilly-Plaisance, dans le cadre du schéma directeur du RER A.

2. Nexteo B et D – Convention travaux n°7

Cette convention prévoit une participation de la Région de **56 000 000 €**. Elle s'inscrit dans le cadre du protocole de financement de 2023 adopté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023. Elle a pour objet de financer la poursuite des études projet et travaux du projet Nexteo B et D.

3. RER B et D – Création d'un centre de commande unifié – convention études et travaux n°3

Cette convention prévoit une participation de la Région de **41 111 000 €**. Elle consiste à financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

4. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort sur l'axe du RER D – Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux

Cette convention prévoit une participation de la Région de **1 116 000 €**. Elle permet de financer, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, la réalisation des études de projet, la phase de consultation des entreprises, ainsi que les travaux de construction d'un écran anti-bruit localisé à Maisons-Alfort sur l'axe du RER D.

5. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge sur l'axe du RER C – Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux

Cette convention prévoit une participation de la Région de **1 761 250 €**. Elle permet de financer, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, la réalisation des études de projet, la phase de consultation des entreprises, ainsi que les travaux de construction d'un écran anti-bruit localisé à Savigny-sur-Orge sur l'axe du RER C.

6. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Isolations acoustiques de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne – Etudes de projet (PRO) et travaux (REA)

Cette convention prévoit une participation de la Région de **1 762 759,75 €**. Elle permet de financer

la réalisation des études de projet ainsi que les travaux d'isolations acoustiques de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne.

7. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Avenant n°1 à la convention pour la réalisation d'études acoustiques préalables aux travaux d'isolations acoustiques de façades sur la communauté d'agglomération Val Parisis

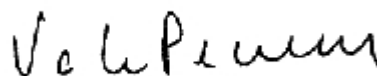
Cet avenant n°1 permet, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, la réalisation des travaux d'isolations acoustiques de façades localisés sur la Commune de Herblay. Cet avenant est sans incidence budgétaire.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 9 subventions en investissement à hauteur de **111 148 509,75 €**.

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 PÉCRESSE

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 20 NOVEMBRE 2025

MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

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

VU le décret n°2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du Schéma Directeur de la Région 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 de la commission permanente n° CP 2022-343 du 10 novembre 2022, approuvant la convention PNBF – Etudes d'avant-projet destinées à la création de murs anti-bruit à Savigny-sur-Orge (axe RER C) et à Maisons-Alfort (axe RER D) au sein du périmètre de la Métropole du Grand Paris du 1er mars 2023 ;

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 n° CP 2023-249 du 1^{er} juin 2023, approuvant la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis ;

VU la délibération de la commission permanente n° CP 2024-069 du 28 mars 2024, approuvant la convention de financement Etudes Projet-DCE et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A ;

VU la délibération de la commission permanente n° CP 2024-069 du 28 mars 2024, approuvant la convention relative au financement des études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de 34 intercommunalités en Ile-de-France du 30 mai 2024 ;

VU la délibération n° CR 2024-020 du 26 septembre 2024 adoptant le « Plan anti-bruit pour une Île-de-France plus calme » Plan régional de réduction des nuisances sonores ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

VU la délibération de la commission permanente n° CP2024-306 du 15 novembre 2024 relative à l'approbation de convention de financement pour l'acquisition foncière du terrain destiné à la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D, à sa préparation en vue de la réalisation de l'opération et à la maîtrise d'œuvre de construction du génie civil du nouveau bâtiment,

VU la délibération de la commission permanente n° CP2025-132 du 15 juin 2025 approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études de projet et des travaux SNCF et RATP pour le déploiement de Nexteo sur les lignes B et D du RER ;

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 2025-289 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 A – Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance – convention travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **9 397 500 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **9 397 500 €** 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 710101 « Schéma directeur du RER A ».

Article 2 :

Décide de participer au financement du projet « NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°7 » détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **56 000 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **56 000 000 €** 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 7102 « Nexteo RER B et D »,
- Opération 710201 « Nexteo RER B et D ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « RER B et D – Création d'un centre de commande unifié – Convention études et travaux n°3 » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de trois subventions d'un montant maximum prévisionnel de **41 111 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **41 111 000 €** 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 710102 « Schéma Directeur du RER B ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort sur l'axe du RER D – Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 116 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **1 116 000 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme RE 77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 577003017 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » 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 7114 « Autres projets et dispositifs financiers »,
- Opération 711401 « Lutte contre le bruit ferroviaire ».

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit

ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge sur l'axe du RER C – Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 761 250 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **1 761 250 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme RE 77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 577003017 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » 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 7114 « Autres projets et dispositifs financiers »,
- Opération 711401 « Lutte contre le bruit ferroviaire ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Isolations acoustiques de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne – Etudes de projet (PRO) et travaux (REA) » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 762 759,75 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **1 762 759,75 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme RE 77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 577003017 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » 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 7114 « Autres projets et dispositifs financiers »,
- Opération 711401 « Lutte contre le bruit ferroviaire ».

Article 7 :

Approuve le projet d'avenant n°1 à la convention pour la réalisation d'études acoustiques et des travaux d'isolations acoustiques de façades sur la communauté d'agglomération Val Parisis joint en annexe 8 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Adopte la fiche-projet n° 23002896 modifiée relative à la subvention « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Convention pour la réalisation d'études acoustiques sur le territoire de la communauté d'agglomération Val Parisis » initialement adoptée par délibération n° CP 2023-149 du 1^{er} juin 2023, jointe en annexe 9 à la présente délibération.

Article 8 :

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° 25004368 - RER A – Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance - Phase travaux (RATP)

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	17 900 000,00 € HT	52,50 %	9 397 500,00 €
	Montant total de la subvention		9 397 500,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux travaux de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance au titre du Schéma Directeur du RER A.

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Par délibération en date du 28 mars 2024, la convention de financement PRO-DCE-ACT et 1ers travaux a été adoptée en commission permanente. Par conséquent, il est proposé de retenir comme date d'éligibilité des dépenses des travaux principaux, la date d'approbation des premiers travaux, soit le 28 mars 2024.

Description :

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

Le projet de désaturation, éligible au financement CPER, consiste à restructurer l'accès secondaire afin de fluidifier et de sécuriser le parcours des voyageurs au niveau des quais et de leurs accès. Pour ce faire, le projet prévoit notamment la démolition reconstruction de l'accès secondaire existant.

Le programme d'aménagement comprend principalement la création :

- d'un nouveau bâtiment voyageur localisé sous le viaduc équipé principalement de distributeurs de billets, d'une ligne de contrôle, des locaux d'exploitation nécessaires à son fonctionnement. La réalisation de la coque commerciale (75m²) sera réalisée sur fonds propres RATP (local non préexistant) ;
- des circulations verticales couvertes de part et d'autre du viaduc, composées chacune d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique ;

- des supports signalétiques et informations voyageurs ;
- d'un traitement architectural des liaisons verticales en bois, dans le respect de la forme actuelle en « V ».

L'avant-projet (AVP) a été validé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités le 6 février 2024. Le coût objectif global (rénovation et désaturation) est établi à 31,3 M€ (CE 2023), dont 17 M€ constants pour le volet désaturation de l'accès secondaire.

La convention associée à cette subvention a pour objet le financement des travaux principaux de désaturation de l'accès secondaire.

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux sont financés dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global des travaux s'élève à 17 900 000 € courants et est pris en charge comme suit :

- 22,5 % par l'Etat,
- 52,5 % par la Région,
- 25,0 % par la RATP.

Localisation géographique :

- NEUILLY-PLAISANCE

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	%
Gros-Œuvre et Aménagements	9 300 000,00	51,96%
Corps d'état techniques	3 200 000,00	17,88%
Acquisitions foncières	100 000,00	0,56%
Frais MOE	1 400 000,00	7,82%
Frais MOA	700 000,00	3,91%
PRI	1 800 000,00	10,06%
PAI	1 400 000,00	7,82%
Total	17 900 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	4 027 500,00	22,50%
Région (sollicitée)	9 397 500,00	52,50%
RATP (en cours d'attribution)	4 475 000,00	25,00%
Total	17 900 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004381 - NExTEO RER B/D - Convention Travaux n°7 - SNCF Réseau

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	51 589 632,79 € HT	69,00 %	35 596 846,62 €
	Montant total de la subvention		35 596 846,62 €

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

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

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

Les composantes principales du système NExTEO sont :

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

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

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

Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027. Le montant global du protocole s'élève à 966,9 M€ CE 2018, dont 334 M€ CE 2018 pour RATP. La convention est d'un montant de 82 503 501,54 € courants, dont 51 589 632,79 € pour SNCF Réseau.

Cette dernière est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 14 960 993,51 € (29 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 35 596 846,62 € (69 %)
- SNCF Réseau à hauteur de 1 031 792,66 € (2 %)

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nexteo RER B et D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	37 139 804,54	71,99%
Provisions pour risques	8 358 324,36	16,20%
Maitrise d'oeuvre	3 227 365,56	6,26%
Maitrise d'ouvrage	2 864 138,33	5,55%
Total	51 589 632,79	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	35 596 846,62	69,00%
Etat (en cours d'attribution)	14 960 993,51	29,00%
SNCF Réseau (fonds propres)	1 031 792,66	2,00%
Total	51 589 632,79	100,00%

DOSSIER N° 25004382 - NExTEO RER B/D - Convention Travaux n°7 - RATP

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	30 913 868,75 € HT	66,00 %	20 403 153,38 €
	Montant total de la subvention		20 403 153,38 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

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

Les composantes principales du système NExTEO sont :

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

Le montant global de l'opération pour la RATP indiqué dans le protocole cadre voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023 est de 334 M€ CE 2018.

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

Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027. Le montant global du protocole s'élève à 966,9 M€ CE 2018, dont 334 M€ CE 2018 pour RATP. La convention est d'un montant de 82 503 501.54 € courants, dont 30 913 868.75 € pour RATP.

Cette dernière est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 8 655 883.24 € (28 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 20 403 153,38 € (66 %)
- la RATP à hauteur de 1 854 832.13 € (6 %)

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nexteo RER B et D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	18 726 743,25	60,58%
Provisions pour risques	10 178 939,54	32,93%
MOE	1 475 030,72	4,77%
MOA	533 155,24	1,72%
Total	30 913 868,75	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	20 403 153,38	66,00%
Etat (en cours d'attribution)	8 655 883,24	28,00%
RATP (fonds propres)	1 854 832,13	6,00%
Total	30 913 868,75	100,00%

DOSSIER N° 25004383 - RER B et D – Création d'un centre de commandement unifié – convention études et travaux n°3 (SNCF Réseau)

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	80 225 000,00 € HT	48,75 %	39 110 167,00 €
	Montant total de la subvention		39 110 167,00 €

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 la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2032

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Le projet CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service, et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert-Rochereau.

La convention associée à cette subvention a pour objectif de financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Détail du calcul de la subvention :

L'opération est financée au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 pour la Région et l'Etat.

Le montant de la convention est de 83 900 000 € et concerne trois bénéficiaires (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et RATP).

Le plan de financement est établi suivant la clef de financement convenue dans le cadre de ce projet, à savoir :

- Etat (21%),
- Région (49%),
- IDFM (20%),
- SNCF Réseau (10%).

Il a été convenu que la participation de SNCF Réseau soit imputée uniquement sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Cette adaptation implique des clés de financement différentes selon les périmètres de maîtrise d'ouvrage, étant précisé que ces clés adaptées respectent au final le plan de financement théorique prémentionné.

Ainsi, le montant de la subvention dont bénéficie SNCF Réseau est 80 225 000 € et est décomposée de la manière suivante :

- L'Etat à 20,89% % (soit 16 761 500 €),
- La Région à 48,75 % (soit 39 110 167 €)
- IDFM à 19,90 % (soit 15 963 333 €)
- SNCF Réseau à 10,46% (soit 8 390 000 €)

Localisation géographique :

- SAINT-DENIS

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 annexes de l'acquisition de terrain	1 000 000,00	1,25%
Travaux de bâtiment	64 500 000,00	80,40%
MOE Bâtiment	1 800 000,00	2,24%
MOA Bâtiment	3 200 000,00	3,99%
AMO Bâtiment	3 525 000,00	4,39%
MOA systèmes	900 000,00	1,12%
Etudes systèmes	2 700 000,00	3,37%
Acquisitions matériel - systèmes	2 600 000,00	3,24%
Total	80 225 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	39 110 167,00	48,75%
Etat (en cours d'attribution)	16 761 500,00	20,89%
Ile-de-France Mobilités (en cours d'attribution)	15 963 333,00	19,90%
SNCF Réseau (fonds propres)	8 390 000,00	10,46%
Total	80 225 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004384 - RER B et D – Création d'un centre de commandement unifié – convention études et travaux n°3 (SNCF Voyageurs)

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	300 000,00 € HT	54,44 %	163 333,00 €
	Montant total de la subvention		163 333,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA

Adresse administrative : 1 RUE CAMILLE MOKE
93210 SAINT-DENIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Le projet CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service, et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert-Rochereau.

La convention associée à cette subvention a pour objectif de financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Détail du calcul de la subvention :

L'opération est financée au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 pour la Région et l'Etat.

Le montant de la convention est de 83 900 000 € et concerne trois bénéficiaires (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et RATP).

Le plan de financement est établi suivant la clef de financement convenue dans le cadre de ce projet, à savoir :

- Etat (21%),
- Région (49%),
- IDFM (20%),
- SNCF Réseau (10%).

Il a été convenu que la participation de SNCF Réseau soit imputée uniquement sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Cette adaptation implique des clés de financement différentes selon les périmètres de maîtrise d'ouvrage, étant précisé que ces clés adaptées respectent au final le plan de financement théorique prémentionné.

Ainsi, le montant de la subvention dont bénéficie SNCF Voyageurs est de 300 000 € courants et est répartie entre les trois financeurs suivants :

- l'Etat à 23,33 % (soit 70 000 €),
- la Région à 54,44 % (soit 163 333 €)
- IDFM à 22,22 % (soit 66 667 €).

Localisation géographique :

- SAINT-DENIS

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	%
MOA systèmes	60 000,00	20,00%
Etudes -systèmes	240 000,00	80,00%
Total	300 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	163 333,00	54,44%
Etat (en cours d'attribution)	70 000,00	23,33%
Ile-de-France Mobilités (en cours d'attribution)	66 667,00	22,22%
Total	300 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004385 - RER B et D – Création d'un centre de commandement unifié – convention études et travaux n°3 (RATP)

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	3 375 000,00 € HT	54,44 %	1 837 500,00 €
	Montant total de la subvention		1 837 500,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans l'objectif de respecter le planning et plus spécifiquement d'accompagner SNCF Réseau dans la conception du bâtiment du CCU, la RATP a dû anticiper ses actions dès l'année 2025. La date de prise en compte des dépenses éligibles par les financeurs court donc à compter du 01 janvier 2025.

Description :

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

Le projet CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service, et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert-Rochereau.

La convention associée à cette subvention a pour objectif de financer la poursuite des études projet et travaux pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D.

Détail du calcul de la subvention :

L'opération est financée au titre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 pour la Région et l'Etat.

Le montant de la convention est de 83 900 000 € et concerne trois bénéficiaires (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et RATP).

Le plan de financement est établi suivant la clef de financement convenue dans le cadre de ce projet, à savoir :

- Etat (21%),
- Région (49%),
- IDFM (20%),
- SNCF Réseau (10%).

Il a été convenu que la participation de SNCF Réseau soit imputée uniquement sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Cette adaptation implique des clés de financement différentes selon les périmètres de maîtrise d'ouvrage, étant précisé que ces clés adaptées respectent au final le plan de financement théorique prémentionné.

Ainsi, le montant de la subvention dont bénéficie RATP est 3 375 000 € et est répartie entre 3 financeurs :

- L'Etat à 23,33 % (soit 787 500 €),
- La Région à 54,44 % (soit 1 837 500 €)
- IDFM à 22,22 % (soit 750 000 €)

Localisation géographique :

- SAINT-DENIS

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	%
MOA accompagnement bâtiment	2 500 000,00	74,07%
MOA systèmes	325 000,00	9,63%
Etudes systèmes	550 000,00	16,30%
Total	3 375 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	1 837 500,00	54,44%
Etat (en cours d'attribution)	787 500,00	23,33%
Ile-de-France Mobilités (en cours d'attribution)	750 000,00	22,22%
Total	3 375 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25000248 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort - Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux (SNCF Réseau)

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

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

Imputation budgétaire : 907-77-2041722-577003-200

Action : 577003017- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	4 464 000,00 € HT	25,00 %	1 116 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 116 000,00 €

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 réalisation des études de projet (PRO-DCE) ainsi que des travaux de construction d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort sur le RER D dans le cadre de la politique régionale de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Cette subvention a pour objet le financement des études de projet (PRO), du dossier de consultation des entreprises (DCE) ainsi que des travaux de construction d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort (94) sur l'axe du RER D, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de l'opération s'élève à 4 464 000 € HT et est financé comme suit :

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

Localisation géographique :

- MAISONS-ALFORT

Contrat Particulier : Hors CPRD**CPER :** MOBILITES/Autres projets et dispositifs financiers**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 (MOE) phase études PRO-DCE	354 000,00	7,93%
Frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) phase études PRO-DCE	160 000,00	3,58%
Travaux	3 000 000,00	67,20%
Frais de MOE phase travaux	320 000,00	7,17%
Frais de MOA phase travaux	160 000,00	3,58%
Provision pour aléas et imprévus (PAI)	470 000,00	10,53%
Total	4 464 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	446 400,00	10,00%
Région (sollicitée)	1 116 000,00	25,00%
Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution)	1 116 000,00	25,00%
SNCF Réseau (en cours d'attribution) (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau)	1 785 600,00	40,00%
Total	4 464 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25000250 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge - Etudes de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux (SNCF Réseau)

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

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

Imputation budgétaire : 907-77-2041722-577003-200

Action : 577003017- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	7 045 000,00 € HT	25,00 %	1 761 250,00 €
Montant total de la subvention			1 761 250,00 €

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 réalisation des études de projet (PRO-DCE) ainsi que des travaux de construction d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge sur l'axe du RER C, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

Cette subvention a pour objet le financement des études de projet, du dossier de consultation des entreprises (DCE), des travaux préparatoires ainsi que des travaux de construction d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge (94) sur l'axe du RER C, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de l'opération s'élève à 7 045 000 € HT et est financé comme suit :

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

Localisation géographique :

- SAVIGNY-SUR-ORGE

Contrat Particulier : Hors CPRD**CPER :** MOBILITES/Autres projets et dispositifs financiers**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais de MOE (phase PRO-DCE)	520 000,00	7,38%
Frais de MOA (phase PRO-DCE)	140 000,00	1,99%
Travaux préparatoires	350 000,00	4,97%
Travaux	4 900 000,00	69,55%
Frais de MOE (phase travaux)	500 000,00	7,10%
Frais de MOA (phase travaux)	145 000,00	2,06%
Provision pour risques	490 000,00	6,96%
Total	7 045 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	704 500,00	10,00%
Région (sollicitée)	1 761 250,00	25,00%
Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution)	1 761 250,00	25,00%
SNCF Réseau (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau) (en cours d'attribution)	2 818 000,00	40,00%
Total	7 045 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004372 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes de projet et travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne

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

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

Imputation budgétaire : 907-77-2041722-577003-200

Action : 577003017- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	7 051 039,00 € HT	25,00 %	1 762 759,75 €
	Montant total de la subvention		1 762 759,75 €

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 destinée à la réalisation des études de projet et des travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette subvention permettra le financement des études de projet ainsi que les travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de 34 intercommunalités d'Île-de-France situées en grande couronne, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût de l'opération s'élève à 7 051 039 € courants. Le plan de financement est le suivant :

- l'Etat à 10 %,
- la région Île-de-France à 25 %,
- SNCF Réseau à 65 % dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau.

Localisation géographique :

- SEINE ET MARNE
- YVELINES
- ESSONNE
- VAL D'OISE

Contrat Particulier : Hors CPRD**CPER :** MOBILITES/Autres projets et dispositifs financiers**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes de projet (PRO) et travaux (REA) – tous périmètres confondus	5 719 770,00	81,12%
AMOA (externe ou interne)	588 457,00	8,35%
MOA (SNCF Réseau)	180 903,00	2,57%
Provision pour Risques	561 909,00	7,97%
Total	7 051 039,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	705 103,90	10,00%
Région (sollicitée)	1 762 759,75	25,00%
SNCF Réseau (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau) (en cours d'attribution)	4 583 175,35	65,00%
Total	7 051 039,00	100,00%

Annexe 2 : Désaturation de la Gare de Neuilly-Plaisance - convention travaux

2025

Schéma directeur du RER A

Convention de financement relative aux
travaux de désaturation de la gare de
Neuilly-Plaisance

N° convention : 25D34775



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	7
Article 2. Périmètre et calendrier.....	7
2.1. Périmètre de la convention.....	7
2.2. Délais de réalisation	7
Article 3. Rôles et engagements des parties	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations	8
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	8
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage.....	8
3.2.4. Obligations du Maître d'ouvrage en matière de respect de l'environnement	8
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. Estimation du coût du Projet	10
4.2. Coût de réalisation détaillé	10
4.3. Plan de financement.....	10
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	11
4.4.1. Versement d'acomptes	11
4.4.2. Versement du solde	11
4.4.3. Paiement.....	12
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation	12
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	13
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire	13
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités	13
5.3. Intervention d'experts	13
Article 6. Audit.....	13
Article 7. Gestion des écarts.....	14
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet	14
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	14
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention.....	14
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	14
8.2. Comité des financeurs.....	16
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs	16
8.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	16
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études	17
Article 10. Dispositions générales	17
10.1. Modification de la convention.....	17
10.2. Règlement des litiges	17
10.3. Résiliation de la convention	17
10.4. Date d'effet et durée de la convention	18
10.5. Mesures d'ordre	18
Article 11. PIÈCES ANNEXES.....	18

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° CP2025-____ de la commission permanente du conseil régional en date du ____ novembre 2025,

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

En deuxième lieu,

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

Ci-après désignée par « **la RATP** » ou le « **Maître d'ouvrage** »,

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9^{ème}, 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 le code de la commande publique ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2012/0163 du 06 juin 2012 relative à l'approbation du Schéma directeur du RER A ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 12-866 du 21 novembre 2012 relative à la Convention de financement des études d'Avant-Projet du schéma directeur du RER A ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 relative à la convention de financement des études préliminaires des gares du Schéma Directeur du RER A sur le périmètre RATP ;

Vu la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 15-695 du 08 octobre 2015 relative à la convention de financement des études complémentaires d'Avant-Projet – niveau PRO relatives à l'aménagement des gares du RER A sur le périmètre RATP ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2018/468 du 9 octobre 2018 approuvant les études préliminaires pour la désaturation et la rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance ;

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 d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240206-035 du 6 février 2024 approuvant l'avant-projet relatif à la désaturation de l'accès secondaire de la gare du RER A de Neuilly-Plaisance ;

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 signée le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-069 du 28 mars 2024 approuvant la convention de financement Etudes Projet-DCE et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240403-078 du 3 avril 2024 portant approbation de la convention de financement relative aux études projet, à la phase DCE et aux premiers travaux du projet RATP de désaturation de la gare RER de Neuilly-Plaisance ;

Vu la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2025-____ du ____ novembre 2025 approuvant la présente convention,

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

Considérant que les études d'avant-projet (AVP) du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance ont été financées en 2020 hors CPER, dans le cadre du contrat PQI conclu entre IDFM et la RATP ;

Considérant que sur la base du dossier PRO produit par la RATP en mai 2025, IDFM a procédé à son expertise et qu'un avis favorable a été communiqué aux financeurs le 6 juin 2025 pour le financement de la phase travaux sur l'exercice budgétaire 2025,

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 la désaturation de l'accès secondaire et la rénovation partielle du bâtiment principal et des quais de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A.

« **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 au titre de la présente convention.

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

La rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance est inscrite dans le Schéma directeur de la ligne A (SDLA), approuvé en 2012. En parallèle, un contrat de pôle prévoyait l'étude de la désaturation de l'accès secondaire de la gare, abandonné en 2011, faute de financement. Le Comité de pilotage IdFM de mars 2016 a validé l'évolution du périmètre de la rénovation en intégrant la désaturation de l'accès secondaire dans le SDLA.

Dès lors, la RATP a missionné l'agence d'architecture « Véra Broez » qui a livré en janvier 2018 deux scénarios d'aménagement au stade des études de faisabilité, sur l'ensemble du pôle gare. Le conseil d'administration IdFM du 9 octobre 2018 a approuvé le scénario n°2 des études préliminaires pour la désaturation et la rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance.

IDFM a reprécisé ensuite le périmètre de rénovation afin de réduire le coût d'objectif de l'Opération. Ainsi le traitement de l'Espace de Vie Bus (EVB) et le local Véligo initialement prévus sont désormais exclus du périmètre de l'Opération, ainsi que le traitement des abords de la gare, sur foncier RATP.

Entre 2018 et 2020, les études de flux ont intégré dans leurs analyses, la nouvelle grille horaire mise en place par la Direction du RER A, suite à l'installation du système de pilotage automatique « SACEM ». La gare de Neuilly-Plaisance n'étant pas systématiquement desservie, le problème de saturation de l'accès secondaire ne s'en est pas trouvé résolu.

En 2020, IDFM a validé la prise en charge financière des études AVP contenant le volet rénovation et désaturation de la gare, dans le cadre du plan quinquennal d'investissement (PQI) conclu entre IDFM et la RATP.

Le dossier d'études d'avant-projet a été communiqué par la RATP le 11 octobre 2023 à IDFM qui a réalisé une expertise. Cette expertise a été communiquée par IDFM aux partenaires le 29 novembre 2023. Au terme de cette expertise, IDFM valide le programme, le planning et le coût d'objectif estimé à 31,3 M€ constants (CE 2023), dont 17 M€ pour l'opération de désaturation de l'accès secondaire. Par délibération n° 20240206 du 6 février 2024, les études AVP ont été validées en conseil d'administration d'IDFM.

Par délibération n°CP2024-069 du 28 mars 2024, la commission permanente de la Région a approuvé le financement des études de projet, du dossier de consultations des entreprises, de la phase achats et des premiers travaux, dans le cadre d'une convention PRO-DCE-ACT-1ers travaux d'un montant de 1 400 000 € courants. Cette convention a été notifiée par IDFM le 14 juin 2024.

Sur cette base, la RATP a réalisé les études projet qui ont été rendues en mai 2025 à IDFM qui a procédé à l'analyse de ce dossier PRO. Après analyse, IDFM confirme que la nouvelle estimation du coût du total de l'Opération, volet désaturation, est en dépassement de 0,7 M€ constants CE 2023, pour atteindre 17,7 M€ constants, et que ce surcoût est techniquement justifié. IDFM propose également que le financement de la réalisation du programme de désaturation de l'accès secondaire puisse être mobilisé dès l'exercice 2025 conformément au planning directeur.

Il est par ailleurs rappelé que les travaux de désaturation de l'accès secondaire font partie d'un projet global de rénovation de la gare qui concerne à la fois la désaturation de l'accès secondaire mais également la rénovation partielle du bâtiment voyageurs principal et des quais. La rénovation globale de la gare (hors désaturation) n'est pas financée dans le cadre du CPER.

Ainsi, la présente convention formalise l'accord des parties pour le financement de la phase travaux du projet de désaturation de l'accès secondaire de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A.

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 des travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A.

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 :

« RER A - Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance - convention travaux »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance, pour le projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A, la poursuite des travaux listés ci-dessous en complément des premiers travaux déjà financés sur la convention PRO, DCE, ACT et premiers travaux N° 24D27509 :

- la démolition de l'accès secondaire existant,
- la création de nouveaux accès secondaires et d'une nouvelle salle de voyageurs (BV2),
- la construction et déconstruction d'accès provisoires durant les travaux.

Une partie du coût de la base vie du projet et des emprises chantier est mutualisée avec le projet de rénovation (hors désaturation), selon la répartition suivante : 56% pour le projet de désaturation et 44% pour le projet rénovation.

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet du maître d'ouvrage visé par la présente convention.

2.2. Délais de réalisation

La date prévisionnelle de fin des travaux est prévue en avril 2029.

Le planning prévisionnel de l'Opération est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

La RATP est maître d'ouvrage de l'opération. La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du Code de la commande publique.

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

Dans ce cadre, la RATP est désignée comme « le Maître d'ouvrage » au titre de cette convention.

L'organigramme de l'Opération est en annexe 2.

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du Projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que de répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet (AVP) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement, dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif mentionné dans le dossier PRO de l'Opération en euros constants ;
Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités exprimé en euros constants.
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

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

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 du Projet est assuré dans le cadre du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, par :

- l'État,
- la région Île-de-France,

- la RATP.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 17 900 000 € HT courants.

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

4.2. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

RER A - Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance – convention travaux - Tableau de ventilation des coûts en euros courants		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Montants en euros courants
RATP	Gros-Œuvre et Aménagements	9 300 000 €
	Corps d'état techniques	3 200 000 €
	Acquisitions foncières	100 000 €
	Frais MOE	1 400 000 €
	Frais MOA	700 000 €
	PRI	1 800 000 €
	PAI	1 400 000 €
TOTAL		17 900 000 €

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 pour le Projet.

4.3. Plan de financement

Le Projet est financé sous forme de subventions. Le plan de financement est établi comme suit, en Euros courants HT :

RER A - Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance – convention travaux Plan de financement en courants				
Partenaires financiers	Etat 22,5 %	Région 52,5 %	RATP 25 %	Total 100 %
Total	4 027 500 €	9 397 500 €	4 475 000 €	17 900 000 €

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

4.4.1. Versement d'acomptes

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

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

Le dossier de demande de versement des acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'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.

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

4.4.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas

échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en Euros courants. Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.4.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.4.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.1 et 4.4.2 et 4.5.

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- **RATP** sur le compte RATP Encaissements Collectivités CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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 finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP Lac YF07 54 Quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Stratégie, Finance et performance Durable / Pilotage de la Performance économique	Subvention.investissement@ratp.fr

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

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

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

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

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération 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.

4.6. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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

En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif. Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge 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 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 prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter du maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en Euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'Opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération. Ils sont établis en Euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

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

3/ La communication autour de l'Opération :

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

8.2. Comité des financeurs

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

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

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

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

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un comité de communication composé du Maître d'ouvrage, de l'AO et des financeurs ou le cas échéant par le comité de suivi décrit à l'article 8.1.

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention.

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 transmettra, aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des Résultats d'Etudes.

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

Les Résultats des Etudes seront transmis sous format informatique natif et pdf. Un exemplaire papier est transmis sur demande.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses Résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

Les financeurs s'interdisent toute diffusion des Résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats intermédiaires.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres 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 à l'origine de la décision par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres signataires sont informés immédiatement 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 d'une mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

10.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 10 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5.

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

10.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 11. PIECES ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention.

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

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

Pour l'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.

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.

Pour la RATP,

Jean CASTEX
Président Directeur Général

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

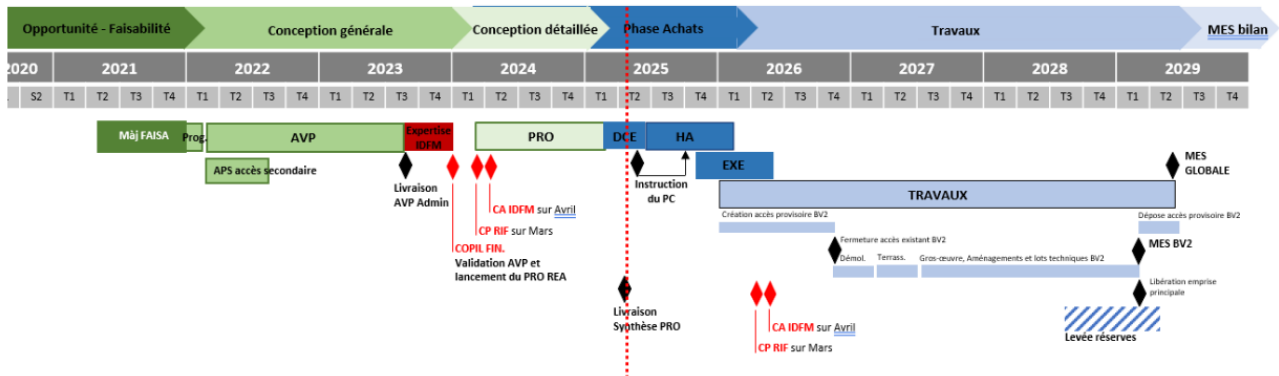
ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier

Annexe 2 : Organigramme de l'Opération

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1 Calendrier



ANNEXE 2
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

MAITRE D'OUVRAGE : FREDERIC MAILLARD

REPRESENTANTE DU MAITRE D'OUVRAGE : AUDRIE TARRAL

CHEF DE PROJET : FREDERIC OGER

ANNEXE 3
Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Prévision appels de fonds	Taux de subvention	€ courants								TOTAL
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
Etat	22,5%	-	349	753	913	986	737	262	29	4 027
Région	52,5%	-	813	1 757	2 130	2 301	1 720	610	67	9 397
RATP	25,0%	-	387	837	1 014	1 096	819	291	32	4 475
TOTAL		-	1 549	3 346	4 057	4 383	3 275	1 162	127	17 900

Annexe 3 : Nexteo - Convention REA 7

2025

Développement et déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D

Convention de financement n°7
relative à la poursuite des études
Projet et travaux dans le cadre du
développement et du déploiement de
NExTEO sur le RER B et le RER D

N°



SOMMAIRE

PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention.....	8
Article 2. Périmètre et calendrier	8
2.1. Périmètre de la convention	8
2.2. Délais de réalisation	8
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	8
3.1. L'Autorité organisatrice.....	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération	9
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage	9
3.3. Les financeurs	9
3.3.1. Identification.....	9
3.3.2. Engagements.....	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. Régime de TVA	10
4.2. Estimation du coût de la présente convention.....	10
4.3. Coût de réalisation détaillé	10
4.4. Plan de financement	11
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs	11
4.5.1. Versement d'acomptes	11
4.5.2. Versement du solde	12
4.5.3. Paiement.....	13
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	13
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	14
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires	15
Article 5. Modalités de contrôle et d'audit.....	15
Article 6. Gestion des écarts.....	15
6.1. Dispositions en cas de modification du coût	15
6.2. Dispositions en cas de modification des délais	15
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention	15
Article 8. Modification des avant-projets	15
Article 9. Confidentialité	15
Article 10. Dispositions générales.....	16
10.1. Modification de la convention	16
10.2. Règlement des litiges.....	16
10.3. Résiliation de la convention	16
10.4. Date d'effet et durée de la convention.....	16
10.5. Mesures d'ordre.....	17
Annexes.....	19

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,
- **la RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représentée par Monsieur Jean CASTEX, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

En troisième lieu,

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

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** ».

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

Visas

- Vu** le code des transports ;
 - Vu** le code général des collectivités territoriales ;
 - Vu** le code de l'environnement ;
 - Vu** le code de la commande publique ;
 - Vu** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
 - Vu** le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
 - Vu** le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
 - Vu** le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
 - Vu** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatifs aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des Transports Parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile de France et la RATP ;
 - Vu** le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
 - Vu** le décret n° 2022-251 du 24 février 2022 relatifs au statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
 - Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 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 n°20231012-196 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12/10/2023 approuvant l'avant-projet modificatif du projet de développement et de déploiement de NExTEO sur les lignes B et D ;
 - Vu** la délibération n° CP2019-255 du 18 septembre 2019 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;
 - Vu** la délibération n° 2019/345 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 9 octobre 2019 approuvant la convention de financement n°1 relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;
 - Vu** la délibération n° CP2020-469 du 18 novembre 2020 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement n°1 relative aux études PROJET et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
 - Vu** la délibération n° 20211011-272 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la convention de financement n°1 relative aux études PROJET et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
 - Vu** la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
 - Vu** la délibération n° 20211209-352 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 09 décembre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
-

Vu la délibération n° CP2022-061 du 23 mars 2022 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° 20220525-089 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° CP2023-305 du 21 septembre 2023 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » ;

Vu la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Ile-de-France Mobilité du 12 octobre 2023 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » ;

Vu la délibération n° CP2023-371 du 17 novembre 2023 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n°20231207-252 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° CP2024-306 du 15 novembre 2024 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° 20241112-188 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° CP2024-132 du 19 juin 2025 de la commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n°20250710-149 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 10 juillet 2025 approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente de la région Ile-de-France relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n° _____ du _____ relative à l'approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures RATP/ SNCF et matériel roulant MI20/ RER NG pour le déploiement du système NExTEO, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Convention** » : désigne la Convention de financement relative à la réalisation de d'études et travaux dans le cadre du développement et déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER.

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

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

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par les maîtres d'ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions économiques de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation prévu à l'article 5 du protocole-cadre objet de la délibération n°CP2023-305 du 21 septembre 2023 de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France.

PREAMBULE

Contexte

Les lignes B et D du RER dessinent l'artère nord – sud du réseau de transport francilien. Chaque jour, 1,65 million de voyageurs empruntent ces lignes, ce qui représente 30% du trafic Transilien et RER cumulé. Ce trafic journalier va s'accroître, comme en témoigne la croissance constatée depuis 10 ans (de l'ordre de 3% par an).

Ces lignes sont actuellement équipées du système de block automatique lumineux (BAL) à cantonnement fixe et signalisation latérale, complétés par un système de contrôle de vitesse (KVB sur le RER D, KCVP sur le RER B). Or ces équipements ne permettent plus de répondre aux besoins d'exploitation en zone dense (vitesses, débit et régularité élevée) du fait de distances de sécurité fixes et longues entre chaque train et du fait de la conduite manuelle des trains, générant des différences liées à chaque conducteur. Ainsi, les limites des systèmes actuels sont atteintes : ils ne permettent plus de rattraper le retard, voire l'amplifient. L'impact sur l'exploitation des retards inférieurs à 5 minutes, « bruit de fond », est amplifié par le tunnel commun aux lignes B et D du RER entre Châtelet et Gare du Nord.

En conformité avec le nouveau cadre européen, la mise en œuvre de NExTEO consiste à déployer un dispositif complet de signalisation et de contrôle des circulations beaucoup plus performant que ceux utilisés jusqu'à présent sur le réseau ferroviaire. Le projet NExTEO s'inscrit dans un ensemble d'opérations de modernisation des lignes B et D qui comprend principalement :

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

- ATS + : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d’Ouvrage SNCF Réseau,
- SAE+ : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d’Ouvrage RATP,
- Commandement unifié des lignes B et D (CCU).

La réalisation des opérations, ci-avant mentionnées, permettrait de regagner des marges en temps de parcours, d’optimiser l’espace entre les trains tout en rendant la régulation plus efficace.

Le déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER nécessite de le rendre compatible avec les circulations correspondantes à ces deux lignes, qui partagent les mêmes voies dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord, en parfaite interopérabilité.

Le périmètre fonctionnel de l’opération est défini dans le cadre de l’Avant-Projet modificatif, approuvé par le Conseil d’Ile-de-France Mobilités.

Le coût de l’opération est encadré dans le cadre du protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » délibéré en commission permanente de la région Ile-de-France du 21 septembre 2023. Ce protocole se décline en différentes conventions de financement annuelles. A ce jour, les conventions suivantes ont été signées :

- la convention de financement relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d’assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d’adaptation de la signalisation, signée le 18 juin 2020, pour un montant de 21 M€ courants ;
- la convention de financement n°1 relative aux études Projet et premiers travaux sur les périmètres SNCF et RATP, dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 19 mai 2022, pour un montant de 45 M€ courants ;
- la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 20 décembre 2022 pour un montant de 26,1 M€ courants ;
- la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 15 mars 2023 pour un montant de 136,419 M€ courants ;
- la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER pour un montant de 45,156 M€ courants ;
- la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER pour un montant de 116,6 M€ courants ;
- la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D du RER pour un montant de 160,4 M€ courants ;

Initialement, la chronique des dépenses du protocole ne prévoyait un besoin de financement en 2025 (mis en place dans la convention de financement n°6 susmentionnée) et un besoin de financement en 2026 (à mettre en place l’année prochaine). Cependant, les partenaires se sont accordés pour mettre en place une partie du financement 2026 par anticipation, par le biais de la présente convention.

Le montant de la convention 2026 sera calculé en actualisant selon les dispositions du protocole les montants 2026 de la chronique des dépenses du protocole, puis en minorant ces derniers par les montants de la présente convention.

Ceci étant exposé, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention intervient en application du protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement de NEXETO sur les lignes B et D du RER » et a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NEXTEO sur les lignes B et D du RER.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,

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

« Convention de financement n°7 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement du système NExTEO sur le RER B et le RER D »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**2.1. Périmètre de la convention**

La présente convention a pour objet de financer la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NExTEO sur les lignes B et D du RER.

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet modificatif des maîtres d'ouvrage visés par la présente convention approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

2.2. Délais de réalisation

La date de mise en service de l'opération devra être conforme aux dispositions du protocole.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage des opérations objet de la présente convention sont :

- SNCF Réseau, pour ce qui relève des éléments constitutifs du Réseau Ferré National, conformément aux dispositions des articles L2111-9 et suivants du code des transports ;
- La RATP, pour ce qui relève des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

Les rôles et missions des maîtres d'ouvrage sont définis dans le cadre du livre IV titre II du code la commande publique (Article L2421-1 à L2422-13).

3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage, sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les Maîtres d'ouvrage sont responsables du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément au programme de l'Avant-projet dans les conditions prévues à l'article 3.2.3 et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements au protocole-cadre.

L'organigramme nominatif des maîtres d'ouvrage figure en annexe 1.

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur leur périmètre respectif sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention
- le respect du coût d'objectif inscrit au protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » en euros constants ;
- le respect des délais de réalisation précisés au protocole ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré :

- au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 par l'État et la région Île-de-France.
- Par SNCF Réseau et par la RATP, conformément aux dispositions du protocole-cadre signé le 18 octobre 2023.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études et travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**4.1. Régime de TVA**

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

4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **82 503 501,54 € HT en euros courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les transports de substitution ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus. Cette provision ci-dessous est relative aux études et travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coût de réalisation détaillé

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

NExTEO B et D – convention n°7 - poursuite des études PRO et travaux		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	37 139 804,54
	Provisions pour risques	8 358 324,36
	MOE	3 227 365,56
	MOA	2 864 138,33
	Sous Total SNCF Réseau	51 589 632,79
RATP	Travaux	18 726 743,25
	Provisions pour risques	10 178 939,54
	MOE	1 475 030,72
	MOA	533 155,24
	Sous Total RATP	30 913 868,75 €
TOTAL		82 503 501,54 €

Ces montants intègrent les frais de fonction support de SNCF Réseau.

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

L'utilisation des provisions pour risques devra être conforme aux dispositions de l'article 9.2.1 du protocole-cadre.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

- Pour SNCF Réseau :

	NExTEO B et D – Convention de financement n°7 Plan de financement Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat 29 %	Région 69 %	SNCF Réseau 2 %	Total 100 %
SNCF Réseau	14 960 993,51	35 596 846,62	1 031 792,66	51 589 632,79

- Pour la RATP :

	NExTEO B et D – Convention de financement n°7 Plan de financement Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat 28 %	Région 66 %	RATP 6 %	Total (100%)
RATP	8 655 883,24	20 403 153,38	1 854 832,13	30 913 868,75

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs

4.5.1. Versement d'acomptes

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

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

Le dossier de demande de versement des acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4;

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal 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, des clés de financement définies à l'article 4.4.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région 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 transports du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.5.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans

la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

- **RATP** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3148	9000	1000	1987	5775	347	BSUIFRPP

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	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.f r
RATP	Maison de la RATP LAC C42	Pilotage de la Performance Economique	Département SFD

	54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	- Pilotage des investissements	Mail : subvention.investissement@ratp.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

Les appels de fonds sont déposés sur la plateforme Chorus Factures Pro par SNCF Réseau à l'attention des financeurs.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro par les maîtres d'ouvrage:

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'Etat : 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 convention et par le contact chargé de projet des financeurs avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Île-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro. Ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés par mail à l'adresse suivante : « 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.

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

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

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs et Ile-de-France Mobilités de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT

Cet article complète les dispositions des articles 6, 7.2 et 10 du protocole-cadre.

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

Les Maîtres d'ouvrages s'engagent à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de modification du coût

Les modalités de gestion des écarts s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans le protocole-cadre visé, et plus particulièrement son article 7.

6.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus au protocole ne peut être assuré, l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités peuvent solliciter des maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel des délais et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Ile-de-France Mobilités, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera les suites à donner.

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par Ile de France Mobilités, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, Ile-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant au protocole.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Les modalités de suivi sont décrites dans l'article 9 du protocole-cadre.

ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel sera traitée conformément à l'article 8 du protocole-cadre.

ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE

Les modalités de cet article s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans le protocole-cadre visé, et plus particulièrement son article 13.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**10.1. Modification de la convention**

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

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

La résiliation du protocole-cadre emporte résiliation de la présente convention d'application.

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

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

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

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

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

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

10.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5 et 10 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

10.5. Mesures d'ordre

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

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

Annexes

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Organigramme de l'opération

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Maître d'ouvrage :
Direction Générale Grands Projets

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	%	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
Etat	29%				4 418 215,19	10 542 778,32					14 960 993,51
Région	69%				10 512 305,11	25 084 541,51					35 596 846,62
SNCF Réseau	2%				304 704,50	727 088,16					1 031 792,66
TOTAL	100%				15 235 224,80	36 354 407,99					51 589 632,79

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS

€ HT courants	%	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
Etat	28%				8 655 883,25						8 655 883,25
Région	66%				20 403 153,38						20 403 153,38
RATP	6%				1 854 832,13						1 854 832,13
TOTAL					30 913 868,75						30 913 868,75

Annexe 4 : Centre de commandement unifié (CCU) des lignes B et D - Convention n°3

2025

Schéma Directeur du RER B et D

Création d'un centre de commandement unique (CCU)

Convention de financement n°3
relative à la poursuite des études et
travaux

Convention n°25FER015



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. <i>Périmètre de la convention</i>	6
2.1.1. Périmètre par maîtres d’ouvrage du projet.....	6
2.2. <i>Délais de réalisation</i>	8
Article 3. Rôles et engagements des partie	8
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	8
3.2. <i>Les maîtrises d'ouvrage du projet</i>	8
3.2.1. Identification du maître d’ouvrage.....	8
3.2.2. Engagement du Maître d’ouvrage.....	8
3.2.3. Obligations des maîtres d’ouvrage en matière de respect de l’environnement.....	9
3.3. <i>Les financeurs</i>	10
3.3.1. Identification	10
3.3.2. Engagements	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. <i>Montant de la convention</i>	10
4.2. <i>Répartition détaillée par Maître d'ouvrage</i>	10
4.3. <i>Plan de financement</i>	11
4.4. <i>Modalités de versement des crédits de paiement</i>	11
4.4.1. Modalités de versement d’acomptes	11
4.4.2. Versement du solde	13
4.4.3. Paiement.....	13
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation	14
4.5. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i>	15
4.6. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire d’Île-de-France Mobilités</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 Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités</i>	16
5.3. <i>Intervention d'experts</i>	16
Article 6. Gestion des écarts.....	16
6.1. <i>Dispositions en cas de modification du coût d'objectif</i>	16
6.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention</i>	17
Article 7. Pilotage et suivi du Projet.....	17
7.1. <i>Comité Technique (COTECH)</i>	17
7.2. <i>Comité de pilotage de l'opération (COPIL)</i>	18
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études	18
Article 9. Dispositions générales.....	18
9.1. <i>Modification de la convention</i>	18
9.2. <i>Règlement des litiges</i>	18
9.3. <i>Résiliation de la convention</i>	18
9.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i>	19
9.5. <i>Mesures d'ordre</i>	19
Annexes.....	26

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 _____,
- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° _____ du _____,
- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représenté par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par « **les Financeurs** », ainsi que pour Île-de-France Mobilités « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AO** ».

En deuxième lieu,

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12e arrondissement, 54 quai de la Râpée, par Monsieur Jean CASTEX, en sa qualité de Président Directeur Général, ci-après désignée **la RATP** ;
- **SNCF VOYAGEURS**, Société Anonyme au capital de 157.789.960 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 519 037 584, dont le siège est situé au 1 rue Camille Moke 93 210 Saint-Denis, représentée par sa branche **Transilien** par Monsieur Alain RIBAT, Directeur Transilien, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représenté par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné par les « **Maîtres d'ouvrages** » ou les « **Bénéficiaires** »,

Ci-après collectivement désignés « les Parties »,

Ci-après individuellement désigné respectivement « le MOA RATP », « le MOA SNCF Voyageurs » et le « MOA SNCF Réseau ».

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 n°2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Voyageurs ;
- 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 d'Île-de-France Mobilités n°202111011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier
- 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 de la région Ile-de-France n° CP2024-140 du 30 mai 2024 relative à l'approbation de convention de financement relative aux premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D,
- Vu** la décision d'Ile-de-France mobilités n° 20240201 du 1^{er} juillet 2024 relative à l'approbation de la convention de financement relative aux premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente de la région Ile-de-France n° CP2024-306 du 15 novembre 2024 relative à l'approbation de convention de financement relative à l'acquisition foncière du terrain pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D, à sa préparation en vue de la réalisation de l'opération et à la maîtrise d'œuvre de construction du génie civil du nouveau bâtiment.,
- Vu** la décision d'Ile-de-France Mobilités n°20241112-185 du 12 novembre 2024 relative à l'approbation de convention de financement relative à l'acquisition foncière du terrain pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) des RER B et D, à sa préparation en vue de la réalisation de l'opération et à la maîtrise d'œuvre de construction du génie civil du nouveau bâtiment.,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente de la région Ile-de-France n°CP2025-289 du relative à l'approbation de la présente convention,
- Vu** la délibération du conseil d'administration d'Ile-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 créer un Centre de Commandement Unique (CCU) du RER B et D, 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.

« **Sous-opération** » : désigne chacun des sous-opérations composant l'Opération (Foncier, Bâtiment, transfert des Systèmes)

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par les Maîtres d'ouvrages.

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

L'opération CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU pour les RER B et D constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

L'opération s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert. L'objectif à présent est d'aller plus loin dans le regroupement des acteurs, en intégrant le RER D et en réduisant les interfaces notamment dans la gestion du tunnel commun. Les réflexions ont mené au choix d'un terrain situé à Saint-Denis, qui apparaît être la meilleure solution sur un plan opérationnel, en raison de sa proximité avec les lignes B et D. Le projet CCU B/D sera co-financé par le CPER 2023-2027.

Début 2024, un premier éclairage à dire d'expert sur les coûts du projet a permis d'identifier trois principaux postes de dépenses : les études amont, l'acquisition du foncier et la libération du terrain (~50M€), la construction du nouveau bâtiment du CCU (~50M€) et le transfert des réseaux et équipements (~50M€). Ces estimations, qui seront à affiner dans la suite du projet par des études, donnent un montant total du projet avoisinant les 150 M€.

Suivant les sous-opérations, (i) les études préliminaires (EP Systèmes SNCF- intégrant les parties SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) et (ii) les offres remises par les candidats dans le cadre de l'appel d'offre de Maîtrise d'œuvre Bâtiment (établie sur la base du Programme Fonctionnel Général et Spécifications Techniques) , ont permis d'affiner ces estimations et de passer d'une approche par similitude avec des projets antérieurs (Pantin, Vincennes) à des estimations.

Pour la sous-opération transfert des systèmes RATP, les estimations sont de niveau faisabilité.

La synthèse de ces estimations de niveau études préliminaires abouti à une estimation autour de 190 M€ (CE01/2024), avec une provision pour risque de 20 % sur les sous-opérations bâtiment et système, hors substitutions routières.

Le coût objectif d'opération sera fixé à la fin des études de niveau AVP. Un point d'étape sera réalisé à la fin de ces études pour valider ce montant PRO et REA. Les études AVP seront expertisées par Île-de-France Mobilités pour contrôler le coût objectif de l'opération.

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 relatif à la poursuite des études et travaux de création d'un Centre de Commandement Unique (CCU) des RER B et D.

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 Parties, sur leur demande.

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

« RER B&D – convention de financement n°3 relative à la poursuite des études et travaux de création du Centre de Commandement Unique des RER B et D ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

Périmètre global

La présente convention finance la poursuite des études et travaux de création du Centre de Commandement Unique (CCU) des RER B et D et notamment par sous-opérations :

Sous-opération Acquisition foncière :

Frais annexes de l'acquisition foncière du terrain

Sous-opération Bâtiment :

- L'ensemble des phases conception (APS à ACT) de la sous-opération de Bâtiment pour ce qui concerne le financement de la Maîtrise d'ouvrages, des Assistants à Maîtrise d'Ouvrage et prestataires réglementaires et spécialisés.
- Les phases REA (EXE à AOR) de l'ensemble des marchés de la construction du bâtiment.
Nota : Un point de formalisation du lancement officiel sera à réaliser postérieurement aux études AVP pour définir le montant objectif de la sous-opération et lancer les phases PRO/REA.
- L'accompagnement RATP de la sous-opération bâtiment pour le traitement des interfaces notamment techniques entre la sous-opération Bâtiment et les besoins de la RATP

Sous-opération système :

- L'ensemble des phases Etudes de conception AVP et complémentaires pour ce qui concerne le financement des postes de Maîtrise d'ouvrages, Assistants à Maîtrise d'ouvrage et Maîtrise d'œuvre de l'ensemble des sous projets Systèmes RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs
- Acquisition de matériel central de Commande – Contrôle Signalisation pour les besoins SNCF Réseau afin de sécuriser leur disponibilité auprès de l'industriel.

2.1.1. Périmètre par maîtres d'ouvrage du projet

Compte-tenu de la nature du projet, plusieurs maîtres d'ouvrage interviennent, chacun pour son périmètre, à savoir :

- SNCF Voyageurs,
- SNCF Réseau,
- RATP.

SNCF Réseau est désignée Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage de l'Opération. Le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage ne se substitue en aucun cas aux différents Maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Notamment, chaque Maître d'ouvrage reste responsable du récolement des données d'entrée qui sont nécessaires à la réalisation de ses études.

Le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage n'a qu'un rôle de synthèse des éléments fournis par chaque Maître d'ouvrage afin de consolider une vision globale de l'avancement de l'opération. A cette fin, il est chargé de :

- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents Maîtres d'ouvrage ;
- rassembler les informations obtenues auprès des Maîtres d'ouvrage de l'Opération ;
- formaliser et susciter les échanges réguliers entre les Maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les Maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. Article 8 de la présente convention) ;
- coordonner le travail de rédaction des documents communs et de les transmettre le cas échéant à Île-de-France Mobilités ;
- organiser les processus d'échanges avec Île-de-France Mobilités et les financeurs permettant d'assurer un partage continu des éléments de choix de l'opération, conformément à l'Article 8 de la présente convention ;
- être le rapporteur des Maîtres d'ouvrage devant les différents comités de suivi (Cf. article 8 de la présente convention) et de faire la synthèse, qui fera l'objet d'une validation préalable par les Maîtres d'ouvrage avant transmission, des rapports des Maîtres d'ouvrage.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage afin que celui-ci puisse assurer la mission qui lui est dévolue.

SNCF VOYAGEURS

Le périmètre SNCF Voyageurs porte sur la sous-opération Système SNCF Voyageurs (Toutes Phases Etudes) pour ce qui concerne le déménagement de l'ensemble des systèmes (Téléphonie, Telecom, Vidéosurveillance, Sonorisation, murs d'image, ...) des COT des Lignes B nord, D et R.

SNCF Voyageurs délègue sa Maîtrise d'ouvrage à SNCF Réseau.

SNCF RESEAU

Le périmètre SNCF Réseau porte sur la sous-opération Bâtiment dans son intégralité (Maîtrise d'ouvrage toutes phases Etudes et une partie de la phase Réalisation) et sur la sous-opération Système SNCF Réseau (Toutes phases Etudes).

Ce dernier volet concerne le déménagement de :

- trois systèmes commande-contrôle
- tous les systèmes de téléphonie ferroviaire, communication, applicatifs métier et murs d'image
- deux salles de crises
- les liens Fibre Optiques vers les emprises du Réseau Ferré National.
- du central sous-station de Paris Nord
- des installations des différents mainteneurs (salle MSI, désarchivage commune signalisation et Telecom)

RATP

Le périmètre RATP porte sur un accompagnement de la sous-opération bâtiment et sur la sous-opération Système pour ce qui concerne la phase d'Etudes pour le déménagement et l'équipement :

- des systèmes commande-contrôle
- des systèmes de téléphonie ferroviaire, communication, applicatifs métier et murs d'image

2.2. Délais de réalisation

La date prévisionnelle de réception des études de la sous-opération bâtiment est 2027 et la réalisation 2030.

La date prévisionnelle d'achèvement des études des sous-opérations système SNCF et RATP est 2027.

La date prévisionnelle de l'acquisition anticipée de matériel SNCF est 2026.

Le macro-planning global de l'opération est en annexe 1.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIE

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, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. 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. Les maîtrises d'ouvrage du projet

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du projet, objet de la présente convention, sont :

- SNCF Réseau, pour ce qui relève des éléments constitutifs du Réseau Ferré National, conformément aux dispositions des articles L2111-9 et suivants du code des transports ;
- La RATP, pour ce qui relève des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.
- SNCF Voyageurs, pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

Les rôles et missions des maîtres d'ouvrage sont définis dans le cadre du livre IV titre II du code la commande publique (Article L2421-1 à L2422-13).

3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect du coût de la présente convention 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 de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité technique, selon l'avancement du projet ;

- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.2.3. Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

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

Une attention particulière est portée :

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

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

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

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France,

les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche BREEAM®.

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.

A ce titre, il est ici rappelé que le marché de maîtrise d'œuvre Bâtiment a été attribué en août 2025 et que la sous-opération Bâtiment porte sur la construction d'un Bâtiment répondant au PLU en vigueur en 2019 eu égard à la date de dépôt du permis de construire. A ce titre, le sous-projet Bâtiment ne saura répondre entièrement aux dispositions ci-dessus mais une démarche environnementale volontariste (visant l'obtention de certification HQE et BREEAM) été incluse dans le programme fonctionnel et technique détaillé du Bâtiment.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré :

- Par l'Etat et la région Ile-de-France au titre du "volet Mobilités 23-27" du CPER 2021-2027
- Par Ile-de-France Mobilités
- Par SNCF Réseau

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des éléments définies à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Montant de la convention

Le montant de la présente convention est de **83,9 Millions € courants HT**.

4.2. Répartition détaillée par Maitre d'ouvrage

Le financement est décomposé comme suit :

RER B&D – convention de financement n°3 relative à la poursuite des études et travaux de création du Centre de Commandement Unique des RER B et D		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Sous-opération Acquisition Foncière	
	Frais annexes de l'acquisition du terrain	1 000 000 €
	Sous-opération Bâtiment	
	Travaux – bâtiment	64 500 000 €
	MOE – bâtiment	1 800 000 €
	MOA – bâtiment	3 200 000 €
	AMO – bâtiment	3 525 000 €
	Sous-opération Systèmes - SNCF Réseau	
	MOA – systèmes	900 000 €
	Etudes - Systèmes	2 700 000 €
	Acquisition matériel – systèmes	2 600 000 €
TOTAL	SNCF Réseau	80 225 000 €
SNCF Voyageurs	Sous-opération Système - SNCF Voyageurs	
	MOA – systèmes	60 000 €
Transilien	Etudes - Systèmes	240 000 €
TOTAL	SNCF Voyageurs - Transilien	300 000 €
	Sous-opération Bâtiment	

RATP	MOA accompagnement bâtiment	2 500 000 €
	Sous-opération - Systèmes RATP	
	MOA – systèmes	325 000 €
	Etudes – systèmes	550 000 €
TOTAL	RATP	3 375 000 €
TOTAL		83 900 000 €

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

Les estimations ci-dessus intègrent les frais de fonction supports.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi suivant la clef de financement convenu à savoir Etat (21%), Région (49%), IDFM (20%) et SNCF Réseau (10%) pour chaque bénéficiaire.

Cependant, SNCF Réseau ne pouvant pas financer les entreprises ferroviaires, le plan de financement a été adapté pour que le montant de la participation de SNCF Réseau sur son périmètre soit augmenté à concurrence du montant qu'elle aurait dû financer à la RATP et SNCF Voyageurs et de fait le montant total de la subvention qu'il lui est accordé. La déclinaison du financement en euros courants HT se fait avec des clefs adaptées à chaque financeurs et bénéficiaires, prenant en compte cette contrainte et dans le respect global des clés prémentionnées :

RER B&D – convention de financement n°3 relative à la poursuite des études et travaux de création du Centre de Commandement Unique (CCU) des RER B et D					
Plan de financement – Montant € courants HT et %					
Périmètre	Etat	Région	IDFM	SNCF Réseau	Total
SNCF Réseau	16 761 500 €	39 110 167 €	15 963 333 €	8 390 000 €	80 225 000 €
SNCF Voyageurs - Transilien	70 000 €	163 333 €	66 667 €	0 €	300 000 €
RATP	787 500 €	1 837 500 €	750 000 €	0 €	3 375 000 €
TOTAL	17 619 000 €	41 111 000 €	16 780 000 €	8 390 000 €	83 900 000 €

RER B&D – convention de financement n°3 relative à la poursuite des études et travaux de création du Centre de Commandement Unique (CCU) des RER B et D					
Déclinaison des clefs de financements globales par financeur / bénéficiaire					
Périmètre	Etat	Région	IDFM	SNCF Réseau	Total
SNCF Réseau	20,89 %	48,75 %	19,90 %	10,46 %	100 %
SNCF Voyageurs - Transilien	23,33 %	54,44 %	22,22 %	0,00 %	100 %
RATP	23,33 %	54,44 %	22,22 %	0,00 %	100 %

Ce plan de financement ne préjuge ni des financeurs ni des clés qui seront retenus in fine pour le financement du reste de l'Opération.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement

4.4.1. Modalités de versement d'acomptes

Premier appel de fonds pour la Région Ile-de-France

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention de la Région au titre du « sous-opération bâtiment » et du « sous-opération système » est effectué après notification de la présente convention à l'ensemble des Parties, sur justification par les MOA de l'engagement effectif des études de conception ou des travaux.

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 la Région Ile-de-France au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les maîtres d'ouvrage.

Premier appel de fonds l'Etat et IDFM

Un premier appel de fonds correspondant à 20% de la participation totale de l'Etat et d'IDFM, au titre de la présente convention, est versé par les financeurs, dès l'engagement des études objet de la présente convention.

Autres appels de fonds

Les autres appels de fonds 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.

À cette fin, les Maîtres d'ouvrages transmettront aux Financeurs et sur leurs périmètres, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement des acomptes, comprend en outre les pièces suivantes à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention :

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

- 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 4.3.

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

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

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

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

c - Demande de versement des acomptes auprès d'Ile-de-France Mobilités:

Le versement des acomptes est effectué sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études réalisées.

d – 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.

La somme du premier acompte et des acomptes suivants ne peut excéder quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) du montant total maximum de la subvention octroyée par Île-de-France Mobilités.

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

4.4.2. Versement du solde

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

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

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.4.1.d s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

Le règlement du solde du financement d'Île-de-France Mobilités est subordonné à la production de l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le représentant légal du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, nom du prestataire/fournisseur, objet, montant HT et date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Opération.

Si le coût définitif du Projet est inférieur au coût prévisionnel des études, acquisition et travaux éligibles au financement d'Île-de-France Mobilités défini à l'article 4.1, la subvention accordée par Île-de-France Mobilités est ajustée à hauteur de son prorata de cofinancement du Projet défini à l'article 4.3 et, selon le cas :

- si le montant des paiements déjà effectués par Île-de-France Mobilités est inférieur au montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités réévalué sur la base du coût définitif éligible du Projet, le solde à verser par Île-de-France Mobilités au Bénéficiaire est réduit en conséquence ;
- dans le cas contraire, le Bénéficiaire devra reverser à Île-de-France Mobilités les sommes trop perçues dans un délai maximum de 45 jours sur la base de la détermination du coût définitif du Projet à compter de la réception de l'avis des sommes à payer d'Île-de-France Mobilités.

4.4.3. 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 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 4.4.1 et 4.4.2 et 4.5. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

4.4.4. 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

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

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0495	504	BNPAFRPPXXX

Les paiements sont effectués par virement bancaire à RATP sur le compte ouvert à CREDIT AGRICOLE CORPORATE & INVESTMENT BANK (CACIB) , dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3148	9000	1000	1987	5775	347	BSUIFRPP

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-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 96 70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr
SNCF Voyageurs	SNCF Voyageurs TRANSILIEN Direction financière 10 rue Camille MOKE CS 80001 93212 Saint-Denis	Direction Financière Transilien Division des Investissements	Sophie.betbeder@sncf.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Pilotage de la Performance Economique Pilotage des investissements	Département SFD Mail : subvention.investissement@ratp.fr
Île-de-France Mobilités	39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction FER	Stéphane Maillet Stephane.maillet@iledefrance-mobilites.fr

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 ;
 - Île-de-France Mobilités : 287 500 078 00020 ;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'Etat : EALCPCM075 ;
 - La région Île-de-France : 200
 - Île-de-France Mobilités : IDFM ;
- 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. »

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

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

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

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

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

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités

Délais relatifs à la transmission des pièces justificatives de l'engagement effectif du Projet

Conformément aux dispositions du Règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux (2) ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités les pièces justificatives de l'engagement effectif du Projet accompagnées d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention d'Île-de-France Mobilités devient caduque.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux (2) ans par décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire justifie, avant l'expiration du délai initial, que les retards dans le démarrage du Projet ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai éventuellement prorogé, la subvention d'équipement est désengagée et annulée.

Délais relatifs à la présentation du solde du Projet

Conformément aux dispositions du Règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde du Projet.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre au versement de la part de subvention allouée et non encore versée.

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Le Bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres au Projet.

Le Bénéficiaire s'engage à informer préalablement les Financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives au Projet.

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 au Projet, 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 du Projet, activité ou action subventionnée.

5.2. Par Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des 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'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres Financeurs. 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 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux Financeurs en cas de trop perçu.

- **En cas de perspective de dépassement**

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

Dans le cas où l'accord préalable des Financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge desdits dépassements incombe aux Maîtres d'ouvrage à l'origine du surcoût.

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarios selon lesquels le Projet, et au besoin l'Opération, peuvent être réalisés 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 et travaux prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, les Financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des Maîtres 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 autres 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 autres Financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les Financeurs et le Maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DU PROJET

7.1. Comité Technique (COTECH)

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

Ce COTECH se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, ses membres étant convoqués par 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 autres 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 du Projet s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation du Projet (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 l'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 Parties.

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

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'attention des autres Parties de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux autres Parties.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, 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 du Projet. 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 Maître d'ouvrage transmettent aux Parties les résultats d'études, après validation en comité ad hoc.

Les Maître d'ouvrage transmettent à l'Autorité organisatrice le Résultat des Etudes 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 Etudes pourront être utilisés librement par les Parties dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage.

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

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

ARTICLE 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 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

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

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation 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 prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

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

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

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 et 5, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.5 et 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.

Pour Ile-de-France Mobilités et l'Etat, la date de prise en compte des dépenses court à compter du 1^{er} janvier 2024 afin de permettre de tenir compte les études déjà réalisées.

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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

Pour la RATP,

Jean CASTEX

Président-directeur général du groupe RATP

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Alain Ribat
Directeur Transilien

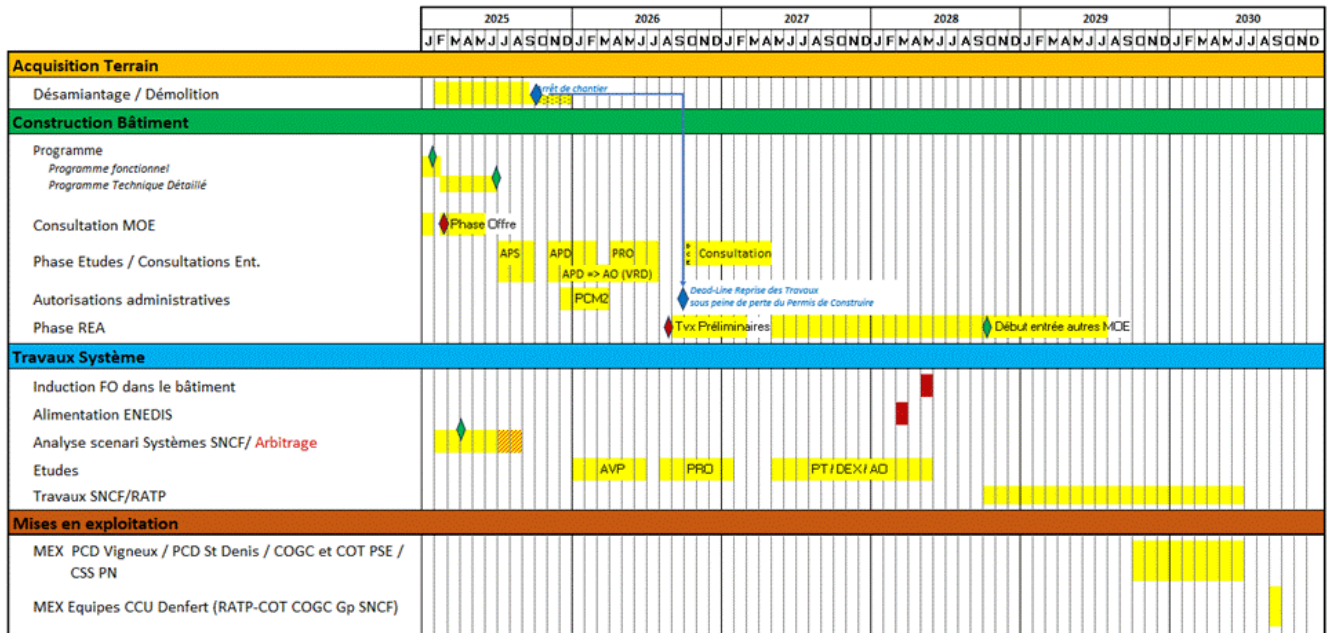
Annexes

Annexe 1 : Planning prévisionnel de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Planning prévisionnel de l'opération



ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Etat	2 298 242 €	3 635 402 €	5 891 858 €	3 943 575 €	992 423 €	16 761 500 €
Région	5 362 566 €	8 482 604 €	13 747 668 €	9 201 675 €	2 315 653 €	39 110 167 €
IDFM	2 188 802 €	3 462 287 €	5 611 293 €	3 755 786 €	945 165 €	15 963 333 €
SNCF Réseau	1 150 390 €	1 819 707 €	2 949 180 €	1 973 964 €	496 759 €	8 390 000 €
TOTAL	11 000 000 €	17 400 000 €	28 200 000 €	18 875 000 €	4 750 000 €	80 225 000 €

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF VOYAGEURS EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	Total
Etat	58 333 €	11 667 €	70 000 €
Région	136 111 €	27 222 €	163 333 €
IDFM	55 556 €	11 111 €	66 667 €
TOTAL	250 000 €	50 000 €	300 000 €

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS

€ HT courants	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Etat	110 833 €	262 500 €	169 167 €	81 667 €	81 667 €	81 667 €	787 500 €
Région	258 611 €	612 500 €	394 722 €	190 556 €	190 556 €	190 556 €	1 837 500 €
IDFM	105 556 €	250 000 €	161 111 €	77 778 €	77 778 €	77 778 €	750 000 €
TOTAL	475 000 €	1 125 000 €	725 000 €	350 000 €	350 000 €	350 000 €	3 375 000 €

**Annexe 5 : PNBf - Ecran anti-bruit à Maisons-Alfort -
convention PRO-DCE-REA**

Traitement des points noirs du bruit ferroviaire 2025

Convention de financement relative à la réalisation d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort sur le RER D

(Phases PRO/DCE et REA)

SOMMAIRE

DEFINITIONS	6
PREAMBULE	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	9
ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER	9
2.1. Périmètre de la convention	9
2.2. Délais de réalisation	9
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	9
3.1. La maîtrise d'ouvrage	9
3.1.1. Identification du Maître d'ouvrage	9
3.1.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage	10
3.1.3. Engagement du Maître d'ouvrage	10
3.2. Les financeurs	10
3.2.1. Identification	10
3.2.2. Engagements	10
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	10
4.1. Régime de TVA	10
4.2. Estimation du coût de l'opération	11
4.3. Coût de réalisation détaillé	11
4.4. Plan de financement	12
Ces montants constituent un plafond maximal, sans préjudice des dispositions de l'article 6. 12	
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement	12
4.5.1. Versement d'acomptes par l'Etat et la Région	12
4.5.4. Versement du solde	14
4.5.5. Paiement	14
4.5.6. Bénéficiaires et domiciliation	14
4.5.7. Identification des Parties pour la facturation	15
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.7. Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris	16
4.8. Comptabilité des Bénéficiaires	16
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE	17
5.1. Par les financeurs	17
5.2. Intervention d'experts	17
ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS	17
ARTICLE 7. MODALITES D'AUDIT	17
ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	18
8.1. Le comité de pilotage	18
8.2. Le comité technique	18
8.3. Information des financeurs, hors instances de gouvernance	19
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	19
ARTICLE 9. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE	19
ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE	20
ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION	20
ARTICLE 12. OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE EN MATIÈRE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	21
ARTICLE 13. DISPOSITIONS GENERALES	22
13.1. Modification de la convention	22
13.2. Règlement des litiges	22
13.3. Résiliation de la convention	22
13.4. Date d'effet et durée de la convention	23
13.5. Mesures d'ordre	23
ARTICLE 14. PIÈCES ANNEXES	23
ANNEXES	28
ANNEXE 1 : Détail technique du programme	29
ANNEXE 2 - Calendrier prévisionnel	30

ANNEXE 3 – Analyse des secteurs.....	31
ANNEXE 4 – Echancier prévisionnel des appels de fonds	32

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° CP2025-_____ de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- La **Métropole du Grand Paris**, représentée par le Président de la Métropole du Grand Paris, ci-après désignée par « la Métropole », dûment mandatée par la délibération n° CM2025/ _____ du Conseil de la métropole en date du _____ 2025,

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

En deuxième lieu,

- **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 M. Gilles Gautrin, en qualité de Directeur de la Modernisation et du développement Île-de-France, dûment habilité à cet effet,

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

Les financeurs et le maître d'ouvrage sont ci-après désignés « **les Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

Visas

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la loi n°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 loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets ;

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

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

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

Vu l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n°2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n°2003-1392 du 23 décembre 2003 modifiant le décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n° 2007-1467 du 12 octobre 2007 relatif au livre V de la partie réglementaire du code de l'environnement et modifiant certaines autres dispositions de ce code ;

Vu la délibération CM2017/12/08/09 du Conseil métropolitain du 8 décembre 2017 relative à la compétence « lutte contre les nuisances sonores » de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération CM2019/12/04/01 du Conseil métropolitain du 4 décembre 2019 relative à l'approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris ;

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

Vu la Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2021, des programmes et opérations relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs entre l'Etat et l'AFITF ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention en faveur de l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre de la SNCF ;

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

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP2022-343 du 10 novembre 2022 relative à l'approbation de la convention de financement PNB – Convention Etudes d'avant-projet destinée à la création de murs anti-bruit à Savigny-sur-Orge (axe RER C) et à Maisons-Alfort et Villeneuve-Saint-Georges (axe RER D) au sein du périmètre de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR2022-078 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 signée le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération CM2025/04/07/14 du Conseil métropolitain du 7 avril 2025 portant arrêt du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement métropolitain 2025-2029 et lancement de la consultation ;

Vu la délibération n° CP2025-_____ du _____ de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil métropolitain du _____ de la Métropole du Grand Paris approuvant 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'aboutir à la mise en place d'un mur antibruit à Maisons-Alfort.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

« **Études** » : désigne les Études réalisées par le maître d'ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif.

PREAMBULE

La Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris, l'Etat et SNCF Réseau ont approuvé une première convention de financement d'un montant de 1 590 067 € dont 795 033,50 € destinés à la réalisation d'études de niveau AVP préalables à la construction d'un écran anti-bruit à Maisons-Alfort ou Villeneuve-Saint-Georges sur l'axe du RER D.

Pour mémoire, le programme comprenait la réalisation des études d'avant-projet pour la réalisation d'écrans anti-bruit sur l'axe du RER D localisés comme suit :

- trois écrans antibruit à Maisons-Alfort,
- un écran antibruit à Villeneuve-Saint-Georges.

Lors du comité technique en date du 22 mai 2025, SNCF Réseau a présenté aux financeurs les conclusions des études AVP précitées. Ces études ont consisté en une analyse multicritères permettant de sélectionner le secteur le plus pertinent entre les Communes de Maisons-Alfort et de Villeneuve-Saint-Georges.

L'analyse a reposé sur les critères suivants :

□ Critère 1 : Organisation des travaux

□ Emprise

o Les travaux sont-ils susceptibles de nécessiter des interruptions temporaires de circulation (ITC) et des consignations caténaires ? Au-delà des interruptions de circulation, les travaux sont-ils susceptibles de mobiliser du personnel ferroviaire dédié à la surveillance des voies ?

□ Hors emprise

o Les travaux sont-ils susceptibles de réduire temporairement la chaussée ?

o L'implantation de l'écran est-elle susceptible de nécessiter l'acquisition de fonciers ?

□ Critère 2 : Technique

□ Présence des réseaux : en emprise, hors emprise, qu'il sera éventuellement nécessaire de dévier

□ Solution technique :

o Micropieux ou semelles

o L'étude d'implantation de l'écran nécessite t-elle l'acquisition de données d'archives, de données hydrologiques, géotechniques ... ?

o Nature de l'écran (béton, bois, métal...)

□ Critère 3 : Environnement

□ Pertinence

o Le futur écran se situera-t-il dans une zone pavillonnaire ou dans une zone urbaine dense ?

o Le futur écran se situera-t-il en centre-ville ou en dehors ?

□ Abattage d'arbres / dessouchage : les travaux sont-ils susceptibles de nécessiter l'abattage d'arbres ou le dessouchage ?

□ Intégration paysagère et architecturale

□ Bilan environnemental : Modifications apportées par le projet.

Au terme de cette analyse, les secteurs situés à Villeneuve-Saint-Georges n'ont pas été retenus, comme l'indique le tableau de notation figurant en annexe 3. A l'inverse, trois sous-secteurs de Maisons-Alfort ont reçu la meilleure notation et ont donc été sélectionnés pour accueillir le projet d'écran anti-bruit.

Sur ces secteurs, SNCF Réseau a ensuite fait réaliser :

- des mesures acoustiques,
- des relevés topographiques,
- des sondages de sol
- une analyse des procédures administratives à respecter préalablement au démarrage des travaux et durant la phase chantier,
- un listing des prescriptions environnementales (notamment basées sur le relevé et le contrôle des espèces protégées).

Les études AVP ont donné lieu aux livrables suivants :

- des préconisations pour les fondations de l'écran,
- un cahier des charges architecturales et paysagères,
- les possibilités des accès au chantier,
- une estimation prévisionnelle détaillée du coût des travaux,
- un planning prévisionnel détaillé des travaux avec le nombre d'interruptions temporaires de circulation envisagé,
- l'identification des risques.

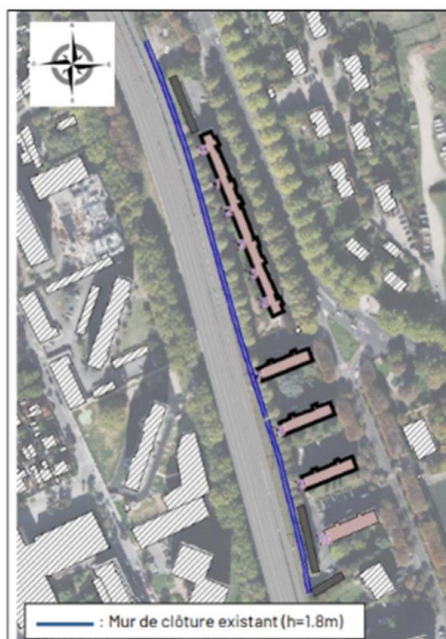
Ces études ont été réalisées entre juin 2023 et mai 2025.

Les 3 sous-secteurs forment un linéaire de 358 m, entre l'avenue du Général de Gaulle et le faisceau ferroviaire. Le plateau ferroviaire est constitué de 6 voies qui sont circulées par des TGV, des Intercités, des Transiliens, le RER D et des trains fret. La vitesse maximale autorisée au droit du secteur étudié est de 120 km/h.

Une campagne de mesures acoustiques a été menée en juin 2024 au droit des bâtiments résidentiels longeant la voie ferrée. Sur la photo aérienne ci-dessous figurent en jaune les points de relevé des mesures.



Les mesures acoustiques ont été suivies de modélisations mathématiques qui ont donné lieu à l'identification de points noirs du bruit : 4 immeubles résidentiels sont concernés (ils figurent entourés en noir sur la photo aérienne ci-dessous), ce qui représente une cinquantaine de logements (propriété d'ICF Habitat).



Par ailleurs, étant donné la proximité des logements avec la voie ferrée et le futur écran anti-bruit, il est prévu une concertation avec les riverains durant la phase PRO, une fois la campagne de données d'acquisition complétée et la vérification des hypothèses de construction de l'AVP faite. Elle se déroulera au plus tôt à partir de la fin du deuxième trimestre 2026.

Le coût prévisionnel global du projet (phase PRO/DCE + phase REA) s'élève à 4 141 000 euros aux conditions économiques d'octobre 2024. Il n'intègre pas le coût des dévoiements éventuels de réseaux ni le coût d'un éventuel désamiantage et d'une éventuelle dépollution des terres.

Modalités d'actualisation

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

En conséquence, il a été convenu et arrêté 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 du projet à réaliser,
- l'assiette de financement,
- le plan de financement,

afin de réaliser le projet de réduction des nuisances sonores à Maisons-Alfort.

Elle a également pour objet :

- de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération;
- de définir les documents à remettre aux parties.

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

« PNBf - Convention de financement relative à la réalisation d'un mur anti-bruit à Maisons-Alfort sur le RER D (PRO/DCE - REA) ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention s'applique aux études de la phase PRO/DCE et aux travaux de réalisation d'écrans anti-bruit à MAISONS-ALFORT, entre l'avenue du Général de Gaulle et le faisceau ferroviaire composé de la ligne 830 000 allant de Paris à Marseille et plus précisément entre le PK5 + 861 et le PK5 + 488.

2.2. Délais de réalisation

Le Maître d'ouvrage s'engage à achever les études et les travaux, dans un délai de 47 mois à partir de la notification de la Convention par SNCF Réseau.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet figure en Annexe 2. Celui-ci pourra évoluer sur justification du maître d'ouvrage.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage

3.1.1. Identification du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage des études et des travaux objet de la présente convention est SNCF Réseau :

Conformément aux dispositions de l'article L.2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

3.1.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent. Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement.

3.1.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études et des travaux du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification

Le financement de la présente convention est assuré par :

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

Pour la Région Île-de-France, ce projet s'inscrit dans le cadre des engagements pris au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Pour SNCF Réseau, ce projet s'inscrit dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat / SNCF Réseau.

Pour la Métropole, ce projet s'inscrit dans le cadre de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté par le Conseil métropolitain du 4 décembre 2019 et dont une version révisée a été arrêtée par le Conseil métropolitain du 7 avril 2025.

Pour l'Etat, il s'inscrit dans le cadre des plans d'action et programmes de résorption des PNB.

3.2.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

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 montant prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué 4 464 000 € courants. Ce montant est issu de la phase AVP. Une campagne d'acquisition de données topographiques, géotechniques et de détection de réseaux sur les emprises ferroviaires n'ayant pas pu être réalisée durant la phase AVP a été reportée en début de phase PRO. Elle permettra de fiabiliser le coût des travaux.

4.3. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Maître d'ouvrage	Poste de dépenses	Montant en € courants
SNCF Réseau	Etude de projet phase PRO/DCE :	514 000 €
	-dont frais de maîtrise d'œuvre (MOE)	354 000 €
	-dont frais de maîtrise d'ouvrage (MOA)	160 000 €
	Sous-total phase PRO-DCE	514 000 €
	Phase REA :	
	Travaux	3 000 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre phase travaux (MOE)	320 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage phase travaux (MOA)	160 000 €
	Sous-total phase travaux	3 480 000 €
	Provision pour aléas et imprévus (PAI)	470 000 €
TOTAL		4 464 000 €

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.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants :

Plan de financement – PNBf Réalisation d'un mur anti-bruit à Maisons-Alfort – Phases PRO/DCE et REA - Montant € courants et %		
Partenaires financiers	Montant maximal	Taux
État	446 400 €	10 %
Région Île-de-France	1 116 000 €	25 %
Métropole du Grand Paris	1 116 000 €	25 %
SNCF Réseau (via le plan de relance ferroviaire)	1 785 600 €	40 %
TOTAL	4 464 000 €	100 %

Ces montants constituent un plafond maximal, sans préjudice des dispositions de l'article 6.

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes par l'Etat et la Région

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% est effectué par la Région et l'Etat à la notification de la présente convention à l'ensemble des Parties à la fois pour les phases « PRO-DCE » et « REA », sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par l'Etat et la Région au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

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

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception de la demande de versement de l'avance effectuée à la notification de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région (après versement de l'avance):

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

l'état récapitulatif des dépenses réalisées daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, le libellé des dépenses, fournisseurs, date et nature de la prestation. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 4.3 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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 (après versement de l'avance) :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

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

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

4.5.2 Versement des acomptes par la Métropole

Les acomptes de la Métropole sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le Maître d'ouvrage.

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

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Métropole devront être accompagnées :

- d'un état des dépenses éligibles comptabilisées sur la période de réalisation : état de mandatement portant références, dates et montants des mandats et des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées en lien avec la nature des dépenses éligibles. Cet état de mandatement doit être signé du représentant légal du Bénéficiaire et du Comptable des Finances publiques ;
- d'un décompte du financement de la Métropole portant les éléments suivants : montant maximum de subvention accordée, montant atteint de financement à date (taux de financement fixé à l'article 3. 1 rapporté à l'assiette de dépenses atteinte), récapitulatif et déduction des versements déjà obtenus, montant de l'appel de fonds considéré ; ce décompte est daté, signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- d'un état d'avancement technique et du planning du projet signé par le représentant légal du Bénéficiaire.

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

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

Pour faire l'objet d'un versement dans l'année, un appel de fonds doit être formulé avant le 15 novembre.

4.5.3 Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet "mobilités" du 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 avant appel du solde est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Pour la Métropole, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire avant appel du solde est plafonné à 80% 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.

4.5.4 Versement du solde

Après achèvement des 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 aux articles 4.5.1 et 4.5.2 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.3 s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.5 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, 4.5.2, 4.5.3 et 4.5.4 et dans le respect des délais mentionnés aux articles 4.6 et 4.7. 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.

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4.

4.5.6 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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	Direction régionale interdépartementale et de	Service de la Politique des	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-

	l'environnement, de transports l'aménagement et des Unité Budget et d'Ile-de-France synthèse financière (DRIEAT- IF) 21-23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15		durable.gouv.fr 01 40 61 85 61
Région Île-de-France	Région Île-de-France 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	depot.subvention@iledefrance.fr
Métropole du Grand Paris	15-19 avenue Pierre Mendès-France- 75646 Paris Cedex 13	Direction des finances	Michael POUPARD finances@metropolegrandparis.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

4.5.7 Identification des Parties pour la facturation

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds ;
- Le code service ;
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
Etat	110 002 011 00044	FR 62 130 0293 25 (DRIEAT-IF)	CGFB200094
Région Île-de-France	237 500 079 00312 Siret Saint-Ouen NIC 312	FR 38 237 500 079	200
Métropole du Grand Paris	200 054 781 00022	FR 38 200 054 781	/
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/

Le numéro d'engagement juridique de l'Etat sera communiqué lors de la notification de la présente avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

À titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la Région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés via le lien dédié, avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse suivante : « 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 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée.

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

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

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

4.7 Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris

La subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la date de notification par le Maître d'ouvrage de la présente convention de financement aux financeurs, le bénéficiaire n'a pas transmis aux financeurs une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président de la Métropole du Grand Paris, sur demande expresse du bénéficiaire, portant justification du retard dans le démarrage des travaux, notifiée à la Métropole au moins quatre (4) mois avant l'expiration du délai mentionné au paragraphe précédent. L'octroi de ce délai supplémentaire ne constitue pas un droit acquis et relève de l'appréciation souveraine de la Métropole du Grand Paris.

À compter de la date de démarrage des travaux, 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.

Caducité du solde : le bénéficiaire doit adresser sa demande de solde à la Métropole du Grand Paris au plus tard 24 mois après la date de réception des travaux. A défaut, le solde de la subvention non versé est caduc.

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

4.8 Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention.

5.2. Intervention d'experts

L'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs. 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 ÉCARTS

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

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par délibération des instances de chacune des parties. 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 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 scénarios selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule autour des instances de gouvernance suivantes, qui permettent de garantir le suivi des Études.

8.1. Le comité de pilotage

Le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Le comité de pilotage a pour objet notamment :

- d'informer la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi administratif et financier de l'opération.
- de prendre acte des mesures de niveau de bruit qui seront réalisées une fois la réception des travaux prononcée et les réserves levées.

Le COPIL se réunit au minimum une fois par semestre pendant la phase travaux et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, etc.) ou à la demande de l'une des Parties. SNCF Réseau est tenu d'en demander la réunion en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis par SNCF Réseau, au plus tard deux (2) semaines avant la réunion. Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

8.2. Le comité technique

Le comité technique réunit les représentants de l'ensemble des Parties. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Il est le cadre privilégié permettant de :

- partager les éléments du programme d'études, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'Opération ;
- développer un point technique lors d'une séance spécifique ;
- valider les choix techniques si nécessaire ;
- suivre le déroulement technique, administratif et financier de la démarche ;
- préparer les différents comités et les éventuelles commissions de suivi sur les aspects techniques ;
- définir la stratégie et le plan de communication vis-à-vis des riverains, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication.

Le comité technique est convoqué par SNCF Réseau. Il est réuni en tant que besoin et au moins deux fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents devront être transmis par SNCF Réseau, au plus tard sept (7) jours avant la réunion. Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

8.3. Information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

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

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'Opération.

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par le Maître d'ouvrage. En fonction des besoins, il réunit le Maître d'ouvrage et les financeurs de l'opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Métropole du Grand Paris.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le maître d'ouvrage transmet les résultats d'études aux financeurs ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

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

Les résultats d'Études seront transmis 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.

Les financeurs s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 11.

ARTICLE 10. 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 ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

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

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

ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Le Maître d'ouvrage établit sous sa 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, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet / Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par 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 12. OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE EN MATIÈRE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider le Maître d'ouvrage 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 gaz à effet de serre, 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 le Maître d'ouvrage prévoit ou met en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Il précise 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 travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation 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),
- 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.

Il rappelle aussi que la mise en œuvre du CPER se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants.

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 AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels, Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

Cet article concerne l'ensemble des Opérations cofinancées par l'Etat et la Région dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027. Partant, certains des items précités ne s'appliquent pas à l'Opération objet de la présente convention.

ARTICLE 13. DISPOSITIONS GENERALES

13.1. 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 4.5.7 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

13.2. 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.

13.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

13.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 6 et des stipulations de l'article 10, 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 4.5.4 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 et 4.7.

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

Pour la Métropole du Grand Paris, la date de prise en compte des dépenses court à compter du caractère exécutoire de la délibération du Conseil métropolitain, relative à l'approbation de la présente convention.

13.5. 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.

ARTICLE 14. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

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

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

Pour l'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.

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.

Pour la Métropole du Grand Paris,

Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur de la Modernisation et du Développement

Annexes

Annexe 1 : Détail technique du programme

Annexe 2 : Planning prévisionnel

Annexe 3 : Analyse des secteurs

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1 : Détail technique du programme

La présente convention s'applique aux études de la phase PRO/DCE et aux travaux de réalisation d'écrans anti-bruit à MAISONS-ALFORT, entre l'avenue du Général de Gaulle et le faisceau ferroviaire composé de la ligne 830 000 allant de Paris à Marseille et plus précisément entre le PK5 + 861 et le PK5 + 488.

La hauteur des écrans est de 3.50m par rapport au rail.

➤ Superstructure des écrans

La superstructure des écrans est prévue d'être constituée de panneaux en béton armé, absorbant côté voies ferrées, et en béton lisse ou matricé côté riverains. Entre les panneaux et le terrain naturel, il est prévu que le remplissage de l'espace vide soit assuré par des plaques en béton armé.

Plusieurs parements des panneaux de béton peuvent être mis en place, au choix :

- Des haies composées d'espèces végétales variées, à raison d'un plant tous les mètres
- Ou des lames de bois jointives, disposées verticalement ou horizontalement
- Ou des panneaux en acier galvanisé ou en aluminium avec un motif ajouré, dont la finition thermolaquée sera d'une couleur à définir en phase REA sur la base d'échantillons.

Nous proposons que le choix de ce parement soit arrêté en réunion avec la Ville et les riverains en début de phase PRO.

➤ Infrastructure des écrans

L'infrastructure prévue pour les écrans diffère selon la position de l'écran par rapport à l'axe de la voie ferrée pour prendre en compte l'effet du souffle provoqué par le passage des trains et des RER :

- Du PK5+488 au PK5 + 596 et du PK5+605 au PK 5+686. Du fait de la position des écrans à moins de 5,75m de l'axe de la voie, leur fixation est prévue sur des montants métalliques fondés sur des semelles filantes de 1,40m de large par 0,80m d'épaisseur. Les montants métalliques sont espacés de 3m ;
- Du PK 5+596 au PK 5+605 : L'écran est prévu d'être fondé sur une longrine sur micropieux ;
- Du PK 5+686 au PK 5+710 et du PK 5+852 au PK 5+861 : du fait de la position des écrans entre 5,75m et 7,50m de l'axe de la voie, leur fixation est envisagée sur des montants métalliques ancrés sur des semelles isolées rectangulaires de 2m de long par 1m de large et d'épaisseur 0,5m. Les montants métalliques sont espacés de 3m ;
- Du PK 5+710 au PK 5+852 : du fait de la position de l'écran situé à plus de 5,75m de l'axe de la voie, il est prévu qu'il soit fixé sur des montants métalliques ancrés sur des semelles individuelles rectangulaires de 2m de long par 1m de large et d'épaisseur 0,5m. Les montants métalliques sont espacés tous les 4m.

Le type d'infrastructure prévu ci-dessus est susceptible d'être modifié selon les constats qui seront réalisés lors de la visite des emprises ferroviaires sous ITC et les investigations géotechniques et hydrauliques complémentaires dans le cadre de la phase PRO.

Au droit du portique caténaire au PK5+600, la distance entre le portique et la clôture de propriété ne permet pas de réaliser une semelle filante de 1.40m de large. Nous prévoyons de remplacer la semelle sur un linéaire de 9.00m par une longrine de dimension 0,50m de large par 0,90m de haut, fondée sur des micropieux.

L'organisation du chantier pour la réalisation des infrastructures des écrans et la pose des écrans sera étudiée en phase PRO.

ANNEXE 2 - Calendrier prévisionnel

- Validation du projet de Convention par la Région et la MGP : Entre le 20 novembre et le 12 décembre 2025
- Démarrage des études PRO : février 2026
- Concertation avec les riverains : T3 2026
- Livrable études PRO : avril 2027
- Livrable DCE : T3 2027
- Consultation des entreprises : T4 2027
- Signature marché de travaux : T1 2028
- Travaux : 18 mois soit T3 2029.

ANNEXE 3 – Analyse des secteurs

Secteur Maisons Alfort

Secteur	MAF_EA02			
Sous-Secteur	SSecteur 1	SSecteur 2	SSecteur 3	SSecteur 4
Situation en PK	5+302 à 5+201	5+201 à 5+100	5+100 à 5+078	5+078 à 4+1010
Longueur en ml	84	99	20	112
Notation	5	7	3	7
Secteur retenu	Non	Non	Non	Non
Type de protection acoustique proposée	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade
Note moyenne	5,5/15			

Secteur	MAF_EA03				
Sous-Secteur	SSecteur 1	SSecteur 2	SSecteur 3	SSecteur 4	SSecteur 5
Situation en PK	5+1000 à 5+937	5+937 à 5+901	5+901 à 5+782	5+782 à 5+735	5+735 à 5+531
Longueur en ml	71	36	118	48	192
Notation	5	5	11	10	17
Secteur retenu	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Type de protection acoustique proposée	Isolation de façade	Isolation de façade	Écran antibruit	Écran antibruit	Écran antibruit
Note moyenne	5/15		12,7/15		

Secteur Villeneuve-Saint-Georges

Secteur	VSG-EA01				
Sous-Secteur	SSecteur 1	SSecteur 2	SSecteur 3	SSecteur 4	SSecteur 5
Situation en PK	14+354 à 14+317	14+317 à 14+280	14+280 à 14+254	14+254 à 14+122	14+122 à 13+800
Longueur en ml	30	45	20	121	353
Notation	3	5	1	4	1
Secteur retenu	Non	Non	Non	Non	Non
Type de protection acoustique proposée	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade
Note moyenne	2,8/15				

ANNEXE 4 – Echancier prévisionnel des appels de fonds

participation en %	participation en €	Financiers	2026 -20%	2026 bis	2027	2028	2029	2030	2031 DGD	TOTAL
10%	446 400	Etat	10 280 €	25 700 €	25 700 €	82 720 €	148 000 €	89 600 €	64 400 €	446 400 €
25%	1 116 000	Région	25 700 €	64 250 €	64 250 €	206 800 €	370 000 €	224 000 €	161 000 €	1 116 000 €
25%	1 116 000	MGP		64 250 €	64 250 €	232 500 €	370 000 €	161 500 €	223 500 €	1 116 000 €
		TOTAL	35 980 €	154 200 €	154 200 €	522 020 €	888 000 €	475 100 €	448 900 €	2 678 400 €

**Annexe 6 : PNBf - Ecran anti-bruit à Savigny-sur-Orge -
convention PRO-DCE-REA**

Traitement des points noirs du bruit ferroviaire 2025

**Convention de financement
relative à la réalisation d'un écran anti-bruit à
Savigny-sur-Orge sur le RER C**

(Phases PRO/DCE et REA)

SOMMAIRE

DEFINITIONS	6
PREAMBULE	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	9
ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER	9
2.1. Périmètre de la convention	9
2.2. Délais de réalisation	9
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	9
3.1. La maîtrise d'ouvrage	9
3.1.1. Identification du maître d'ouvrage	9
3.1.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage	10
3.1.3. Engagement du maître d'ouvrage	10
3.2. Les financeurs	10
3.2.1. Identification des financeurs	10
3.2.2. Engagements	10
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	10
4.1 Régime de TVA	10
4.2 Estimation du coût de l'opération	11
4.3 Coût de réalisation détaillé	11
4.4 Plan de financement	12
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement	12
4.5.1 Versement d'acomptes	12
4.5.2 Versement du solde	14
4.5.3 Paiement	14
4.5.4 Bénéficiaires et domiciliation	14
4.5.5 Identification des Parties pour la facturation	15
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.7. Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris	16
4.8. Comptabilité des Bénéficiaires	17
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE	17
5.1. Par les financeurs	17
5.2. Intervention d'experts	17
ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS	17
ARTICLE 7. MODALITES D'AUDIT	18
ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	18
8.1. Le comité de pilotage	18
8.2. Le comité technique	18
8.3. Information des financeurs, hors instances de gouvernance	19
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	19
ARTICLE 9. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE	19
ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE	20
ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION	20
ARTICLE 12. OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	20
ARTICLE 13. DISPOSITIONS GENERALES	21
13.1. Modification de la convention	21
13.2. Règlement des litiges	22
13.3. Résiliation de la convention	22
13.4. Date d'effet et durée de la convention	22
13.5. Mesures d'ordre	23
ARTICLE 14. PIÈCES ANNEXES	23
ANNEXES	28
ANNEXE 1 : Détail technique du programme	29
ANNEXE 2 - Calendrier prévisionnel	30
ANNEXE 3 – Analyse des secteurs	31

ANNEXE 4 – Echancier prévisionnel des appels de fonds	32
---	----

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° CP2025-_____ de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- La **Métropole du Grand Paris**, représentée par le Président de la Métropole du Grand Paris, ci-après désignée par « la Métropole », dûment mandatée par la délibération n° CM2025/ _____ du Conseil de la métropole en date du _____ 2025,

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

En deuxième lieu,

- **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 M. Gilles Gautrin, en qualité de Directeur de la Modernisation et du développement Île-de-France, dûment habilité à cet effet,

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

Les financeurs et le maître d'ouvrage sont ci-après désignés « **les Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

Visas

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la loi n°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 loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets ;

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

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

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

Vu l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n°2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n°2003-1392 du 23 décembre 2003 modifiant le décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ;

Vu le décret n° 2007-1467 du 12 octobre 2007 relatif au livre V de la partie réglementaire du code de l'environnement et modifiant certaines autres dispositions de ce code ;

Vu la délibération CM2017/12/08/09 du Conseil métropolitain du 8 décembre 2017 relative à la compétence « lutte contre les nuisances sonores » de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération CM2019/12/04/01 du Conseil métropolitain du 4 décembre 2019 relative à l'approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris ;

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

Vu la Convention relative au financement, au titre de l'exercice 2021, des programmes et opérations relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, aux transports collectifs entre l'Etat et l'AFITF ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention en faveur de l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre de la SNCF ;

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

Vu la délibération n° CP2022-343 du 10 novembre 2022 relative à l'approbation de la convention de financement PNB – Convention Etudes d'avant-projet destinée à la création de murs anti-bruit à Savigny-sur-Orge (axe RER C) et à Maisons-Alfort et Villeneuve-Saint-Georges (axe RER D) au sein du périmètre de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR2022-078 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 signée le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération CM2025/04/07/14 du Conseil métropolitain du 7 avril 2025 portant arrêt du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement métropolitain 2025-2029 et lancement de la consultation ;

Vu la délibération n° CP2025-_____ du _____ de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil métropolitain du _____ de la Métropole du Grand Paris approuvant 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'aboutir à la mise en place d'un mur antibruit à Savigny sur Orge.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

« **Études** » : désigne les Études réalisées par le maître d'ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif.

PREAMBULE

La Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris, l'Etat et SNCF Réseau ont signé une première convention de financement d'un montant de 1 590 067 €, dont 795 033,50 € destinés à la réalisation d'études de niveau AVP préalables à la construction d'un écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge, sur l'axe du RER C.

Pour mémoire, le programme comprenait la réalisation des études d'avant-projet pour la réalisation d'écrans anti-bruit sur l'axe sur l'axe RER C à Savigny-sur-Orge sur deux secteurs d'une longueur de 910 et 565 mètres linéaires chacun.

Lors du comité technique en date du 22 mai 2025, SNCF Réseau a présenté aux financeurs les conclusions des études AVP précitées. Ces études ont consisté en une analyse multicritères permettant de sélectionner le secteur le plus pertinent pour la réalisation d'un écran anti-bruit. L'analyse a reposé sur les critères suivants:

Critère 1 : Organisation des travaux

☐ Emprise

o Les travaux sont-ils susceptibles de nécessiter des interruptions temporaires de circulation (ITC) et des consignations caténaires ? Au-delà des interruptions de circulation, les travaux sont-ils susceptibles de mobiliser du personnel ferroviaire dédié à la surveillance des voies ?

☐ Hors emprise

o Les travaux sont-ils susceptibles de réduire temporairement la chaussée ?

o L'implantation de l'écran est-elle susceptible de nécessiter l'acquisition de fonciers ?

Critère 2 : Technique

☐ Présence des réseaux : en emprise, hors emprise, qu'il sera éventuellement nécessaire de dévoyer

☐ Solution technique :

o Micropieux ou semelles

- o Données d'entrée : l'étude d'implantation de l'écran nécessite t'elle l'acquisition de données d'archives, de données hydrologiques, géotechniques ... ?
- o Nature de l'écran (béton, bois, métal...)

Critère 3 : Environnement

- ☐ Pertinence
 - o Le futur écran se situera-t-il dans une zone pavillonnaire ou dans une zone urbaine dense ?
 - o Centre-ville ou non
- ☐ Abattage d'arbres / dessouchage : les travaux sont-ils susceptibles de nécessiter l'abattage d'arbres ou le dessouchage ?
- ☐ Intégration paysagère et architecturale
- ☐ Bilan environnemental : Modifications apportées par le projet.

Au terme de cette analyse, un secteur a été retenu, comme l'indique le tableau de notation figurant en annexe 3.

Sur ces secteurs, SNCF Réseau a ensuite fait réaliser :

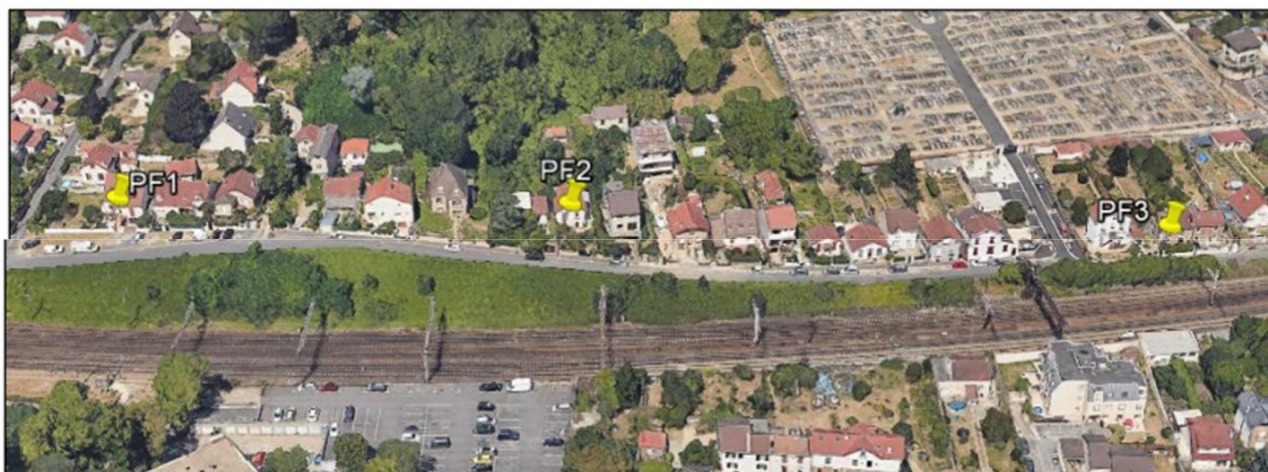
- des mesures acoustiques,
- des relevés topographiques,
- des sondages de sol,
- une analyse des procédures administratives à respecter préalablement au démarrage des travaux et durant la phase chantier,
- un listing des prescriptions environnementales (notamment basées sur le relevé et le contrôle des espèces protégées).

Le projet d'écran anti-bruit issu de la phase AVP comprend :

- des préconisations pour les fondations de l'écran,
- un cahier des charges architecturales et paysagères,
- les possibilités des accès au chantier,
- une estimation prévisionnelle détaillée du coût des travaux,
- un planning prévisionnel détaillé des travaux avec le nombre d'interruptions temporaires de circulation envisagé,
- l'identification des risques.

Ces études ont été réalisées entre juin 2023 et mai 2025. Elles ne tiennent pas compte des réseaux souterrains sur les propriétés ferroviaires, dont la détection est prévue en début de phase PRO, ni du niveau de la nappe mesurable grâce à des relevés piézométriques qui seront effectués en début de phase PRO. Elles n'intègrent pas non plus les résultats des investigations des murets de clôture, qu'ils soutiennent ou non le plateau ferroviaire. Ces éléments sont susceptibles de faire évoluer les préconisations pour les fondations de l'écran, ainsi que le coût du projet.

Des mesures acoustiques ont été réalisées en juin 2024, à proximité du faisceau ferroviaire, au pied de pavillons desservis par la rue de l'Egalité, sur un secteur encadré par le pont rail de la rue de la Martinière au Nord-Est et le pont route de l'autoroute A6 au Sud-Ouest. Sur la photo aérienne ci-dessous figurent en jaune les trois endroits où ont été réalisées les mesures acoustiques.



Les mesures acoustiques ont été suivies de modélisations mathématiques qui ont donné lieu à l'identification de 11 points noirs bruit. Les pavillons encadrés en noir sur la photo aérienne ci-après symbolisent les points noirs bruit.



Par ailleurs, en 2023, lors d'une réunion avec les services techniques de la Ville de Savigny-sur-Orge, cette dernière a exprimé le souhait que les riverains puissent être informés du projet avant sa mise en œuvre. Une démarche de concertation avec les riverains est donc prévue en début de phase PRO, une fois la campagne de données d'acquisition complétée et la vérification des hypothèses de construction émises en AVP faite. Elle se déroulera au plus tôt à partir de la fin du deuxième trimestre 2026.

Le coût global du projet s'élève à 6 505 233 € constants aux conditions économiques d'octobre 2024. Il n'intègre pas le coût des dévoiements éventuels de réseaux ni le coût d'un éventuel désamiantage et d'une éventuelle dépollution des terres

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de l'Opération sont celles d'octobre 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.

En conséquence, il a été convenu et arrêté 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 du projet à réaliser,
- l'assiette de financement,
- le plan de financement,

afin de réaliser le projet de réduction des nuisances sonores à Savigny sur Orge.

Elle a également pour objet :

- de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération;
- de définir les documents à remettre aux parties.

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

« **PNBF - Convention de financement relative à la réalisation d'un mur anti-bruit à Savigny-sur-Orge sur le RER C (PRO/DCE-REA)** ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention concerne la réalisation des études PRO/DCE, la réalisation des travaux préparatoires (dévoisement préalable d'une canalisation de gaz), ainsi que les travaux de réalisation d'un écran anti-bruit à Savigny/Orge, sur un linéaire de 360m, le long du plateau ferroviaire composé de la ligne 570 000 allant de Paris Austerlitz à Bordeaux - St Jean et de la ligne 990 000 allant de Savigny à Versailles-Chantiers, entre le PK 22+084 et le PK 22+424.

2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études et les travaux, dans un délai de 47 mois à partir de la notification de la Convention par SNCF Réseau.

Le calendrier prévisionnel de réalisation de la convention figure en Annexe 2. Celui-ci pourra évoluer sur justification du maître d'ouvrage.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage

Identification du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des études et des travaux objet de la présente convention est SNCF Réseau :

Conformément aux dispositions de l'article L.2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage, est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent. Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement.

Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études et des travaux du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.2. Les financeurs

Identification des financeurs

Le financement de la présente convention est assuré par :

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

Pour la Région Île-de-France, ce projet s'inscrit dans le cadre des engagements pris au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027. Pour l'Etat, il s'inscrit dans le cadre des plans d'action et programmes de résorption des PNB.

Pour la Métropole, ce projet s'inscrit dans le cadre de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté par le Conseil métropolitain du 4 décembre 2019 et dont une version révisée a été arrêtée par le Conseil métropolitain du 7 avril 2025.

Pour SNCF Réseau, ce projet s'inscrit dans le cadre des fonds du Plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau.

3.3. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

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 montant prévisionnel des dépenses relatives à la Convention (études et travaux) est évalué à 7 045 000 courants.

Ce montant tient compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01 pour les dépenses de travaux, de 1,5% en 2025, de 1,9 % en 2026, de 2.5% en 2027, 2,6% en 2028 et au-delà ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING pour les dépenses d'études, de 2 % en 2025, de 2 % en 2026, de 2,2 % en 2027, 2,2% en 2028 et au-delà.

Ce coût intègre le dévoiement de réseaux (notamment la canalisation de gaz) mais n'intègre pas un éventuel désamiantage, ni une éventuelle dépollution.

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Maître d'ouvrage	Poste de dépenses	Montant en € courants
SNCF Réseau	Etudes de projet phase PRO/DCE :	
	-dont frais de maitrise d'œuvre (MOE)	520 000,00 €
	-dont frais de maitrise d'ouvrage (MOA)	140 000,00 €
	-dont travaux préparatoires	350 000,00 €
	Sous-total phase PRO-DCE	1 010 000,00 €
	Phase travaux (REA) :	
	-dont travaux	4 900 000,00 €
	-dont frais de maitrise d'œuvre phase travaux (MOE)	500 000,00 €
	-dont frais de maitrise d'ouvrage phase travaux (MOA)	145 000,00 €
	Sous-total phase (REA)	5 545 000,00 €
	Provision pour aléas et imprévus (PAI)	490 000,00 €
TOTAL		7 045 000,00 €

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.

Le coût des travaux n'intègre pas le dévoiement des réseaux souterrains sur les propriétés ferroviaires, dont la détection est prévue en début de phase PRO. Par ailleurs, une modification des fondations de l'écran est possible, en fonction des résultats :

- des relevés piézométriques qui seront effectués en début de phase PRO,

- des investigations des murets de clôture, qu'ils soutiennent ou non le plateau ferroviaire, réalisées en début de phase PRO, des diagnostics amiante et des sondages de pollution.

Les résultats de ces différentes recherches sont susceptibles de faire évoluer le planning et d'augmenter le coût des travaux.

4.4 Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants :

Plan de financement – PNBf Réalisation d'un mur anti-bruit à Savigny-sur-Orge - Montant € courants et %		
Partenaire financier	Montant maximal	Taux
État	704 500,00 €	10 %
Région Île-de-France	1 761 250,00	25 %
Métropole du Grand Paris	1 761 250,00	25 %
SNCF Réseau (via le plan de relance ferroviaire)	2 818 000,00	40 %
TOTAL	7 045 000,00	100 %

Ces montants constituent un plafond maximal, sans préjudice des dispositions de l'article 6.

4.5 Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1 Versement d'acomptes par l'Etat et la Région

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% est effectué par la Région et l'Etat à la notification de la présente convention à l'ensemble des Parties à la fois pour les phases « PRO-DCE » et « REA », sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par l'Etat et la Région au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

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

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception de la demande de versement de l'avance effectuée à la notification de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région (après versement de l'avance):

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif des dépenses réalisées daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, le libellé des dépenses, fournisseurs, date et nature de la prestation. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 4.3 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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 (après versement de l'avance) :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

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

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

4.5.2 Versement des acomptes par la Métropole

Les acomptes de la Métropole sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le Maître d'ouvrage.

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

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Métropole devront être accompagnées :

- d'un état des dépenses éligibles comptabilisées sur la période de réalisation : état de mandatement portant références, dates et montants des mandats et des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées en lien avec la nature des dépens éligibles. Cet état de mandatement doit être signé du représentant légal du Bénéficiaire et du Comptable des Finances publiques ;
- d'un décompte du financement de la Métropole portant les éléments suivants : montant maximum de subvention accordée, montant atteint de financement à date (taux de financement fixé à l'article 3. 1 rapporté à l'assiette de dépenses atteinte), récapitulatif et déduction des versements déjà obtenus, montant de l'appel de fonds considéré ; ce décompte est daté, signé par le représentant légal du Bénéficiaire ;
- d'un état d'avancement technique et du planning du projet signé par le représentant légal du Bénéficiaire.

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

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

4.5.3 Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 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 avant appel du solde est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Pour la Métropole, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire avant appel du solde est plafonné à 80% 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.

4.5.4 Versement du solde

Après achèvement des 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 aux l'articles 4.5.1 et 4.5.2 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

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

4.5.5 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, 4.5.2, 4.5.3 et 4.5.4 et dans le respect des délais mentionnés aux articles 4.6 et 4.7. 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.

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4.

4.5.6 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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France (DRIEAT-IF) 21-23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15	Service de la Politique des transports Unité Budget et synthèse financière	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 85 61
Région Île-de-France	Région Île-de-France 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	 depot.subvention@iledefrance.fr
Métropole du Grand Paris	15-19 avenue Pierre Mendès-France- 75646 Paris Cedex 13	Direction des finances	Michael POUPARD finances@metropolegrandparis.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

4.5.7 Identification des Parties pour la facturation

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds ;
- Le code service ;
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
----------	---------------------------	---------------------------

Etat	110 002 011 00044	FR 62 130 0293 25 (DRIEAT-IF)	CGFB200094
Région Île-de-France	237 500 079 00312 siret Saint-Ouen NIC 312	FR 38 237 500 079	200
Métropole du Grand Paris	200 054 781 00022	FR 38 200 054 781	/
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/

Le numéro d'engagement juridique de l'Etat sera communiqué lors de la notification de la présente avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

À titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la Région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés via le lien dédié, avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse suivante : « 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 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée.

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

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

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

4.7. Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris

La subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la date de notification par le Maître d'ouvrage de la présente convention de financement aux financeurs, le bénéficiaire n'a pas transmis aux financeurs une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président de la Métropole du Grand Paris, sur demande expresse du bénéficiaire, portant justification du retard dans le démarrage des travaux, notifiée à la Métropole au moins quatre (4) mois avant l'expiration du délai mentionné au paragraphe précédent. L'octroi de ce délai supplémentaire ne constitue pas un droit acquis et relève de l'appréciation souveraine de la Métropole du Grand Paris.

À compter de la date de démarrage des travaux, 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.

Caducité du solde : le bénéficiaire doit adresser sa demande de solde à la Métropole du Grand Paris au plus tard 24 mois après la date de réception des travaux. A défaut, le solde de la subvention non versé est caduc.

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

4.8. Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention.

5.2. Intervention d'experts

L'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs. 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 ÉCARTS

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

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par délibération des instances de chacune des parties. 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 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 scénarios selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule autour des instances de gouvernance suivantes, qui permettent de garantir le suivi des Études.

8.1. Le comité de pilotage

Le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Le comité de pilotage a pour objet notamment :

- d'informer la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat de l'avancement des études et des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi administratif et financier de l'opération.
- de prendre acte des mesures de niveau de bruit qui seront réalisées une fois la réception des travaux prononcée et les réserves levées.

Le COPIL se réunit au minimum une fois par semestre pendant la phase travaux, puis une fois par an sur la période de 5 ans objet du maintien en condition opérationnelle du dispositif et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, etc.) ou à la demande de l'une des Parties. SNCF Réseau est tenu d'en demander la réunion en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis par SNCF Réseau, au plus tard deux (2) semaines avant la réunion. Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

8.2. Le comité technique

Le comité technique réunit les représentants de l'ensemble des Parties. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Il est le cadre privilégié permettant de :

- partager les éléments du programme d'études, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'Opération ;
- développer un point technique lors d'une séance spécifique ;
- valider les choix techniques si nécessaire ;
- suivre le déroulement technique, administratif et financier de la démarche ;
- préparer les différents comités et les éventuelles commissions de suivi sur les aspects techniques,
- définir la stratégie et le plan de communication vis-à-vis des riverains, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication.

Le comité technique est convoqué par SNCF Réseau. Il est réuni en tant que besoin et au moins deux fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis par SNCF Réseau, au plus tard sept (7) jours avant la réunion. Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

8.3. Information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par le Maître d'ouvrage. En fonction des besoins, il réunit le Maître d'ouvrage et les financeurs de l'opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Métropole du Grand Paris.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le Maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le Maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

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

Les résultats d'Études seront transmis 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.

Les financeurs s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 11.

ARTICLE 10. 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 ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du Maître d'ouvrage concerné.

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

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

ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Le Maître d'ouvrage établit sous sa 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, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet / Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par 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 12. OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider le Maître d'ouvrage 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 gaz à effet de serre, 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 le Maître d'ouvrage prévoit ou met en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Il précise 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 travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, 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.

Il rappelle aussi que la mise en œuvre du CPER 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).

Cet article concerne l'ensemble des Opérations cofinancées par l'Etat et la Région dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027. Partant, certains des items précités ne s'appliquent pas à l'Opération objet de la présente convention.

ARTICLE 13. DISPOSITIONS GENERALES

13.1. 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 4.5.6 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

13.2. 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.

13.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

13.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 6 et des stipulations de l'article 10, 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 4.5.4 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 et 4.7.

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

Pour la Métropole du Grand Paris, la date de prise en compte des dépenses court à compter du caractère exécutoire de la délibération du Conseil métropolitain, relative à l'approbation de la présente convention.

13.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 14. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

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

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

Pour l'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.

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.

Pour la Métropole du Grand Paris,

Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur de la Modernisation et du Développement

Annexes

Annexe 1 : Détail technique du programme

Annexe 2 : Planning prévisionnel

Annexe 3 : Analyse des secteurs

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1 : Détail technique du programme

La présente convention concerne la réalisation des études PRO/DCE, la réalisation des travaux préparatoires (dévoisement préalable d'une canalisation de gaz), ainsi que les travaux de réalisation d'un écran anti-bruit à Savigny/Orge, sur un linéaire de 360m, le long du plateau ferroviaire composé de la ligne 570 000 allant de Paris Austerlitz à Bordeaux - St Jean et de la ligne 990 000 allant de Savigny à Versailles-Chantiers, entre le PK 22+084 et le PK 22+424.

La hauteur des écrans est de 2,5m par rapport au rail.

➤ Superstructure des écrans :

La superstructure des écrans est prévue d'être constituée de panneaux en béton armé absorbant côté voies ferrées et côté rue. Le béton sera matricé côté rue pour plus d'esthétisme. Entre les panneaux et le terrain naturel, il est prévu que le remplissage de l'espace vide soit assuré par des plaques en béton armé.

Plusieurs parements des panneaux de béton peuvent être mis en place, au choix :

- des haies composées d'espèces végétales variées, à raison d'un plant tous les 50 cm, qui viendraient s'accrocher à un treillis métallique posé contre le mur écran,
- ou des lames de bois jointives, disposées verticalement ou horizontalement,
- ou des panneaux en acier galvanisé ou en aluminium avec un motif ajouré, dont la finition thermolaquée sera d'une couleur à définir en phase REA sur la base d'échantillons.

Nous proposons que le choix de ce parement soit arrêté en réunion avec la Ville et les riverains en début de phase PRO.

➤ Infrastructure des écrans :

L'infrastructure prévue pour les écrans diffère selon la position de l'écran par rapport à l'axe de la voie ferrée pour prendre en compte l'effet du souffle provoqué par le passage des trains et des RER :

- du Pk 22+084 au Pk 22+110 environ, nous prévoyons que l'écran soit fondé sur une longrine continue de 0.80m de haut sur 0.50m de large ;
- sur le reste de la zone (du Pk 22+110 au Pk22+424) :
 - si la distance entre l'écran et l'axe de la voie ferrée la plus proche est inférieure à 5,50m, l'écran reposerait sur une longrine de 0.80m de hauteur et sur 0,50m de large, fondée sur micropieux ;
 - si la distance entre l'écran et l'axe de la voie ferrée la plus proche est comprise entre 5,50m et 7,50m, l'écran reposerait sur une longrine de 0,80m de haut sur 0,50m de large, fondée sur micropieux ;
 - si la distance entre l'écran et l'axe de la voie ferrée la plus proche est supérieure à 7,50m, l'écran reposerait sur une longrine de 0,80m de haut sur 0,50m de large, fondée sur micropieux.

Le type d'infrastructure prévu ci-dessus est susceptible d'être modifié selon les constats qui seront réalisés lors de la visite des emprises ferroviaires sous ITC et les investigations géotechniques et hydrauliques complémentaires dans le cadre de la phase PRO.

L'organisation du chantier pour la réalisation des infrastructures des écrans et la pose des écrans sera étudiée en phase PRO.

ANNEXE 2 - Calendrier prévisionnel

- Validation du projet de Convention par la Région et la MGP : Entre le 20 novembre et le 12 décembre 2025
 - Démarrage des études PRO : février 2026
 - Concertation avec les riverains : T3 2026
 - Livrable études PRO : avril 2027
 - Livrable DCE : T3 2027
 - Consultation des entreprises : T4 2027
 - Signature marché de travaux : T1 2028
 - Travaux : 18 mois soit T3 2029.
-

ANNEXE 3 – Analyse des secteurs

Secteur Savigny-sur-Orge

Secteur	SSO_EA01						
Sous-Secteur	<u>SSecteur 1</u>	<u>SSecteur 2</u>	<u>SSecteur 3</u>	<u>SSecteur 4</u>	<u>SSecteur 4bis</u>	<u>SSecteur 5</u>	<u>SSecteur 6</u>
Situation en PK	20+128 à 20+244	20+244 à 20+360	20+360 à 20+469	20+469 à 20+629	20+469 à 20+629	20+629 à 20+925	20+925 à 21+073
Longueur en ml	136	116	110	161	0	295	131
Notation	13	6	7	9	0	5	4
Secteur retenu	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Type de protection acoustique proposée	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade
Note moyenne	7,3/15						

Secteur	SSO_EA04					
Sous-Secteur	<u>SSecteur 1</u>	<u>SSecteur 2</u>	<u>SSecteur 3</u>	<u>SSecteur 4</u>	<u>SSecteur 5</u>	<u>SSecteur 6</u>
Situation en PK	21+883 à 21+978	21+978 à 22+045	22+045 à 22+059	22+059 à 22+084	22+084 à 22+253	22+253 à 22+424
Longueur en ml	103	77	14	25	169	171
Notation	9	5	4	11	11	11
Secteur retenu	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Type de protection acoustique proposée	Isolation de façade	Isolation de façade	Isolation de façade	Écran antibruit	Écran antibruit	Écran antibruit
Note moyenne	5/15			11/15		

Concernant le sous-secteur 4 (PK 22+059 au PK 22+084), il est préconisé une isolation acoustique de façades plutôt qu'un écran anti-bruit tel qu'envisagé au terme des études préalables, compte-tenu de la difficulté à réaliser des fondations dans le mur de soutènement. L'écran anti-bruit à Savigny-sur-Orge sera donc implanté exclusivement sur les sous-secteurs n° 5 et 6 présentés ci-dessus, sur une longueur totale prévisionnelle de 340 ml.

ANNEXE 4 – Echancier prévisionnel des appels de fonds

Participation en %	Participation en €	Financeurs	2026 -20%	2026 bis	2027	2028	2029	2030 -5%	2031 DGD	TOTAL
10%	704 500	Etat	13 200 €	61 000 €	40 000 €	101 300 €	219 000 €	191 000 €	79 000 €	704 500 €
25%	1 761 250	Région	33 000 €	152 500 €	100 000 €	253 250 €	547 500 €	477 500 €	197 500 €	1 761 250 €
25%	1 761 250	MGP		152 500 €	100 000 €	286 250 €	547 500 €	322 500 €	352 500 €	1 761 250 €
		TOTAL	46 200 €	366 000 €	240 000 €	640 800 €	1 314 000 €	991 000 €	629 000 €	4 227 000 €

Annexe 7 : PNBf - Isolations acoustiques de façades sur le périmètre de 34 EPCI (hors MGP) - convention PRO-REA

Engagement 2025

Points noirs bruits ferroviaires en Île-de-France

**Convention de financement
relative aux études et aux travaux d'isolation
acoustique des façades sur le périmètre de
34 intercommunalités d'Île-de-France**

—

**Études de projet (PRO)
et travaux (REA)**

PRÉAMBULE	5
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER.....	7
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION	7
2.2. LE CONTENU DES ETUDES DE PROJET.....	7
2.3. LE CONTENU DES TRAVAUX.....	8
2.4. DELAIS DE REALISATION	8
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	8
3.1. LA MAITRISE D’OUVRAGE	8
3.2. LES FINANCEURS	9
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	9
4.1. REGIME DE TVA	9
4.2. ESTIMATION DU COUT DU PROJET	9
4.3. COUTS DETAILLES DU MAITRE D’OUVRAGE	9
4.4. PLAN DE FINANCEMENT	10
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	10
4.6. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	13
4.7. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	13
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE ET D’AUDIT	13
ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS	14
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	14
7.1. S’AGISSANT DES FONDS ISSUS DE LA CESSION D’ACTIFS DU GROUPE SNCF (FONDS PLAN DE RELANCE):	14
7.2. COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF).	14
7.3. COMITE DES FINANCEURS.....	15
7.4. INFORMATION HORS CSCF.....	15
7.5. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	16
ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....	16
ARTICLE 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET	16
ARTICLE 10. OBLIGATIONS DU MAITRE D’OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L’ENVIRONNEMENT	17
ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES.....	18
11.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	18
11.2. REGLEMENT DES LITIGES	18
11.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	18
11.4. DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	19
11.5. MESURES D’ORDRE.....	19
ARTICLE 12. PIÈCES ANNEXES	19
ANNEXES	23
ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF.....	24
ANNEXE 2 ÉCHEANCIER PREVISIONNEL.....	25
ANNEXE 3 CALENDRIER PREVISIONNEL	26
ANNEXE 4 DETAIL DU PROGRAMME DES ETUDES ET DES TRAVAUX	27

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° CP 2025-_____de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du ____ novembre 2025,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrite 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 M. Gilles GAUTRIN, en qualité de directeur de la Modernisation et du Développement de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet

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

Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté préfectoral n°14 985 du 20 décembre 2018 portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département du Val d'Oise ;

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

Vu le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance issu des 600 millions de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF signé le 20 septembre 2021 et ses annexes ;

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

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

Vu la délibération 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 acoustiques pour le décompte des PNBF sur le périmètre de 34 intercommunalités en Île-de-France, signée le 30 mai 2024 ;

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° CP 2025-_____ du _____ novembre 2025 de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

Contexte

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

Des solutions techniques de résorption de ces PNB ont été proposées, en distinguant la part de protection à la source (par exemple : écrans) de la part de protection de façades.

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

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

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

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

Sur la période 2021-2022, l'État a décidé d'inscrire l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle nationale dans le plan de relance afin de traiter la résorption des points noirs de bruit ferroviaire.

Le plan de relance ferroviaire – faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021 – a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des PNB, et ce au travers des crédits issus des produits de cessions du groupe SNCF à hauteur de 120 M€. Ces investissements visent à accélérer la résorption des points noirs bruit ferroviaire.

En s'appuyant sur le CPER 2015-2020 prolongé et le Plan de Relance, l'Etat, la Région et SNCF Réseau ont adopté une convention d'intention (n° CR 2021-016 du 4 février 2021) qui fixe un cadre d'intervention pour lutter contre le bruit ferroviaire en Île-de-France. La présente convention s'inscrit dans ce cadre.

Cette convention, notifiée le 15 décembre 2021, présente un état des lieux partagé des études et des actions en cours. Elle met les informations à la disposition des élus et des collectivités de manière transparente et équitable, et précise les règles d'engagement de la Région, de l'État et de SNCF Réseau pour financer les études acoustiques ainsi que les travaux. Elle couvre l'ensemble du territoire francilien et traduit la volonté des partenaires de proposer un cadre d'intervention concret pour les collectivités ayant approuvé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Dans le cadre de cette convention d'intention, les parties traitent préférentiellement les opérations de réduction du bruit à la source. En cas d'infaisabilité avérée, les parties se réservent le droit de financer des protections de façades.

La faisabilité des opérations de réduction du bruit à la source est examinée au regard de trois critères que sont le gain acoustique, la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site et l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

Par délibération n° CP 2022-319 en date du 23 septembre 2022, la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France a approuvé la nouvelle politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Afin d'une part, de maximiser la mobilisation des fonds du plan de relance ferroviaire conclu entre l'Etat et SNCF Réseau et d'autre part, d'accélérer la mise en œuvre des opérations de réduction des nuisances sonores ferroviaires en Île-de-France, l'Etat a proposé à SNCF Réseau de prendre à sa charge, dans le cadre de la présente convention, les 25 % de financement habituellement attendus des collectivités locales (bloc local).

Par délibération en date du 28 mars 2024 (n° CP2024-069), la Région Île-de-France a adopté la convention relative au financement des études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de 34 intercommunalités en Île-de-France. Cette convention, conclue entre l'Etat, SNCF Réseau et la Région pour un montant de 2 449 630 €, a été signée le 30 mai 2024.

Par délibération n° CR 2024-038 en date du 26 septembre 2024, la région Île-de-France a adopté le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 qui a été signé le 26 septembre 2024. La présente convention s'inscrit donc, pour le compte de la Région, dans ce cadre.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études de projet et des travaux d'isolation acoustique des façades sur le périmètre des 34 (trente-quatre) intercommunalités suivantes :

- **Communautés d'Agglomération** : Cœur d'Essonne Agglomération, de Cergy Pontoise, de Saint-Quentin-en-Yvelines, Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, Plaine Vallée, Saint Germain Boucles de Seine, Val d'Yerres Val de Seine, Versailles Grand Parc, Coulommiers Pays de Brie, de l'Etampois Sud-Essonne, du Pays de Fontainebleau, du Pays de Meaux, Marne et Gondoire, Rambouillet Territoires et Val d'Europe Agglomération ;
- **Communautés de Communes** : Bassée-Montois, Brie des Rivières et Châteaux, Cœur d'Yvelines, de la Brie Nangissienne, de la Vallée de l'Oise et des Trois-Forêts, du Haut Val-d'Oise, du Pays de Limours, du Pays de Montereau, du Provinois, du Val Briard, Entre Juine et Renarde, Gally-Mauldre, Gâtinais-Val de Loing, Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts, Les Portes de l'Île-de-France, Moret Seine et Loing, Pays de Nemours, et Sausseron Impressionnistes ;
- **Communauté Urbaine** Grand Paris Seine et Oise.

Elle a pour objet de :

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

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

« PNB - Convention de financement relative aux études et aux travaux d'isolation acoustique des façades sur le périmètre de 34 intercommunalités en Île-de-France - Études de projet (PRO) et travaux (REA) »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les études de projet et les travaux d'isolation acoustique des façades, sur le périmètre des 34 intercommunalités précitées.

Le propriétaire du logement restant le maître d'ouvrage des travaux réalisés sur sa propriété, SNCF Réseau établira une convention avec chaque propriétaire de logement devant bénéficier de travaux d'isolation acoustique.

La présente convention définit les conditions d'accompagnement financier proposées aux maîtres d'ouvrages concernés.

La convention travaux signée par SNCF Réseau avec chaque propriétaire de logement « Point Noir Bruit » nécessitant des travaux d'isolation acoustique pourra intégrer une délégation de paiement donnant mandat à SNCF Réseau de rémunérer directement l'entreprise retenue après appel d'offre et réalisant les travaux. Les fonds seront versés à l'entreprise après vérification de la conformité acoustique de l'installation par l'acousticien mandaté par SNCF Réseau. Ce dispositif évite au riverain une avance de fonds.

En l'absence de délégation de paiement, le riverain avancera les frais des travaux puis se verra octroyer une subvention par SNCF Réseau, sur présentation des factures des travaux et vérification préalable de la conformité acoustique de l'installation par l'acousticien mandaté par SNCF Réseau.

Il est opportun de réaliser un diagnostic énergétique en même temps que le diagnostic acoustique. Néanmoins les frais supplémentaires qui seraient à engager pour le diagnostic énergétique sont à prendre en charge par les maîtres d'ouvrages, propriétaires du logement. Il en est de même pour les travaux d'amélioration thermique du bâtiment qui seraient réalisés concomitamment aux travaux d'isolation acoustique.

La présente convention de financement ne couvre pas les frais associés à la rénovation thermique des bâtiments.

L'**Annexe 4** décrit le détail technique du programme, avec une estimation du nombre potentiel de bâtiments concernés par ce projet, à savoir 456 adresses pour 660 logements. En cas d'augmentation du nombre de bâtiments ou logements concernés, le projet se réalisera dans le cadre de l'enveloppe financière mentionnée à l'article 4.4.

2.2. Le contenu des études de projet

SNCF Réseau, bénéficiaire de la présente convention, assurera :

- La concertation préalable avec les collectivités concernées,
- La conduite d'un audit acoustique de chaque logement identifié comme points noirs du bruit ferroviaire avec l'appui d'un maître d'œuvre expert en acoustique qui réalisera :
 - La visite systématique de tous les locaux et l'audit acoustique,
 - La définition des travaux nécessaires pour atteindre les objectifs de protection acoustique,
 - Le chiffrage provisoire des travaux acoustiques,

- L'établissement d'une fiche récapitulative par logement.

2.3. Le contenu des travaux

SNCF Réseau, bénéficiaire de la présente convention, assurera :

- L'accompagnement expert des travaux acoustiques avec l'appui du Maître d'œuvre spécialisé en acoustique comprenant :
 - La réalisation d'une synthèse des travaux nécessaires pour l'ensemble des bâtiments PNB,
 - La constitution d'un Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) incluant un Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) qui permettra de consulter les entreprises qui réaliseront les travaux,
 - Le suivi de l'avancement technique et financier des opérations, dont :
 - La participation aux réunions de chantier,
 - L'assurance de la bonne réalisation des travaux d'isolation de façade (remplacement par rénovation des ouvertures insuffisamment isolantes).
 - L'établissement d'un procès-verbal de réception des travaux signé par SNCF Réseau, le propriétaire, l'entreprise et le maître d'œuvre expert en acoustique qui sera désigné par SNCF Réseau validant la conformité acoustique des travaux réalisés.

2.4. Délais de réalisation

SNCF Réseau s'engage à achever les études et travaux dans un délai de 60 mois à partir de la notification de la Convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objet de la convention figure en **Annexe 3**.

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage

3.1.1. Identification du maître d'ouvrage des études et maître d'ouvrage des travaux

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

Le maître d'ouvrage des études objet de la présente convention est SNCF Réseau. Le maître d'ouvrage délégué des travaux objet de la présente convention est SNCF Réseau.

Les propriétaires des logements isolés restent maîtres d'ouvrage des travaux réalisés sur leur propriété.

3.1.2. Engagement de SNCF Réseau

SNCF Réseau s'engage sur :

- la réalisation des études et des travaux du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.4 ;
- le respect des règles de l'art.

SNCF Réseau s'engage à prévenir les financeurs, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification des financeurs

Le financement des études et des travaux est assuré par :

- l'État dans le cadre du programme de traitement du bruit ferroviaire ;
- la Région Île-de-France dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027;
- SNCF Réseau (au titre des fonds du plan de relance).

3.2.2. Engagements des financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études et des travaux, dans la limite des montants inscrits au plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITÉS 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.

S'agissant des dépenses se rapportant à des études et travaux relatifs à un investissement situé hors réseau ferré national, SNCF Réseau appellera les fonds auprès des co-financeurs sur la base de montants toutes taxes comprises (TTC) pour les travaux d'isolation acoustique des façades réalisés chez les riverains.

4.2. Estimation du coût du projet

Le coût prévisionnel du projet est estimé à 6 152 409 € aux CE 06/2025.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **7 051 039 € courants**.

L'ensemble des financements apportés par les partenaires au titre de la présente convention est exprimé en euros courants non actualisables et non révisables (voir *Annexe 4*).

Les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage et autres dépenses externes de support seront, elles, comptabilisées au même titre que les études et travaux.

4.3. Coûts détaillés

Montant prévisionnel détaillé		
	Postes de dépenses	Coût en € courants
SNCF Réseau	Etudes de projet (PRO) et travaux (REA) – tous périmètres confondus	5 719 770 €
	AMOA (externe ou interne)	588 457 €
	MOA études et MOA déléguée travaux (SNCF Réseau)	180 903 €
	PR - Provision pour Risque	561 909 €
	Total	7 051 039 €

Les frais de fonction support SNCF Réseau sont intégrés au montant des études et travaux.

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

4.4. **Plan de financement**

Le plan de financement est établi en euros courants comme suit :

Financiers	Montants en euros courants	Taux
État	705 103,90 €	10,00 %
Région Île-de-France	1 762 759,75 €	25,00 %
SNCF Réseau (au titre du plan de relance)	4 583 175,35 €	65,00 %
TOTAL	7 051 039,00 €	100,00%

La participation de SNCF Réseau à 65% est issue des produits de cession des filiales du Groupe SNCF dans le cadre du Plan de relance conclu avec l'État sus-visé.

4.5. **Modalités de versement des crédits de paiement**

4.5.1. **Versement d'acomptes**

Un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification du démarrage des études à l'ensemble des Parties, sur justification par SNCF Réseau de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une partie des études acoustiques, l'avance forfaitaire pourra être calculée au prorata du montant des études effectivement engagées ou sur le montant total de la subvention.

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

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

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprend en outre les pièces suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par SNCF Réseau indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;

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

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire et déposée sous Chorus pro.

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

- . Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds ;
- . Le code service ;
- . Le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

Le numéro d'engagement sera communiqué au bénéficiaire sur demande par l'État (DRIEAT-IF) suite à la notification de la convention. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

d- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier, 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 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du volet « Mobilités » 2023-20227 du CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale

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

Pour la Région, si au moins une convention de financement relative à cette opération (pour les études uniquement) est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.5.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal du bénéficiaire indiqué à l'article 3.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité de SNCF Réseau.

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.

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le bénéficiaire des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1., 4.5.2., 4.6 et 4.7.

Dans la mesure du possible, les Financeurs Publics font leurs meilleurs efforts pour régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours.

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

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

4.5.4. 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	SOGFRPPHPO

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Région Île-de- France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	depot.subvention@iledefrance.fr
Etat	DRIEAT Île-de-France 21-23 rue Miollis 75732 Paris Cedex	SPOT/UBSF	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 85 61 Nicolas BONNET nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 89 50
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe Unité Credit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01 85 57 95 74

4.5.5. Identification des Parties pour la facturation

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
Région Île-de-France	237 500 079 00015	FR 38 237 500 079	200
État / DRIEAT-IF	110 002 011 00044	FR 62 130 029 325 (DRIEAT-IF)	CGFB200094
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/

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

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT

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

Le 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 à posteriori.

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

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention selon les modalités définies dans le protocole et ses annexes sus-visées.

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

Enfin, la Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 1611- 4 du CGCT et aux recommandations de la Cour des Comptes. Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture de l'opération.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions par bénéficiaire, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4 Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du Comité de Suivi de la Convention de Financement et du Comité des Financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au bénéficiaire.

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études peut être proposé sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

7.1. S'agissant des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe SNCF (Fonds Plan de Relance):

La gouvernance et les modalités de suivi de l'allocation des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe s'inscrivent dans les modalités arrêtées dans le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance et ses annexes.

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau rendra compte à l'Etat et à la SA SNCF de l'utilisation des fonds à la fin de chaque semestre.

SNCF Réseau adressera lors des comités techniques la liste des projets prévisionnels et réalisés (libellé et montants des dépenses de la période et des dépenses cumulées par projet) sur 2022-2025.

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

SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des études et maître d'ouvrage délégué des travaux organise un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par SNCF Réseau avec un préavis minimum d'un mois. Les représentants des 34 intercommunalités pourront être conviés à ces comités.

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 SNCF Réseau, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

SNCF Réseau établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses.

L'ensemble des documents de SNCF Réseau devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- 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 SNCF Réseau prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, SNCF Réseau 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. Ils sont établis en euros courants conventionnels.

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

3/ La communication autour du Projet :

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

7.3. Comité des financeurs

Le Comité des financeurs réunit les financeurs et SNCF Réseau. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois par SNCF Réseau. Les représentants des 34 intercommunalités pourront être conviés à ces comités de pilotage.

SNCF Réseau établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

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 7.2. SNCF Réseau présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.4. Information hors CSCF

Pendant toute la durée de validité de la convention, SNCF Réseau s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

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

7.5. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé de SNCF Réseau et des financeurs. Les représentants des 34 intercommunalités pourront être conviés à ce comité.

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

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 SNCF Réseau et les financeurs dans le cadre du comité.

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, SNCF Réseau;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

SNCF Réseau est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

SNCF Réseau transmet aux financeurs les résultats d'études, après validation du comité des financeurs.

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

Les résultats d'études seront transmis sous la forme suivante :

- un exemplaire papier, uniquement à la demande d'un financeur,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

SNCF Réseau reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Réseau.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable de SNCF Réseau.

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

ARTICLE 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

SNCF Réseau établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées. Ces dernières étant désactualisées aux conditions économiques de référence de l'Avant-Projet / Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par SNCF Réseau) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés (études, acquisitions foncières, travaux préparatoires, ...) et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage effectués au moment du solde financier de la présente convention,
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses acquittées effectivement payées 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 acquittées par les maîtres 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 10. OBLIGATIONS DE SNCF RESEAU EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider SNCF Réseau 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 gaz à effet de serre, 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 SNCF Réseau prévoit ou met en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Il précise 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 travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, 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).

SNCF Réseau s'engage à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Il rappelle aussi que la mise en œuvre du CPER 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).

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 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.

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5, 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 à SNCF Réseau selon les modalités de l'article 4.5.2;
- à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.7.

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

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.

ARTICLE 12. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____

Pour l'État,

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

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

Pour la région Île-de-France,

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN
Directeur de la Modernisation et du Développement
SNCF Réseau Île-de-France

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études de projet et des travaux

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Le pilotage des études et des travaux d'isolation acoustique des façades sur le périmètre des 34 intercommunalités d'Ile-de-France est réalisé par le pôle acoustique du Centre de Compétences en Développement Durable, au sein de la Direction de la Modernisation et du Développement.

La personne en charge de la mission est Christophe ROSIN, responsable acoustique au Centre de Compétences en Développement Durable, SNCF Réseau.

Les études acoustiques en phase PRO et l'accompagnement des riverains pendant les travaux en phase REA sont en totalité externalisées à des bureaux d'études acoustiques spécialisés et indépendants.

ANNEXE 2 Échéancier prévisionnel

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

Partenaires financiers	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL
	0%	20%	0%	16%	24%	40%	100%
Région	0,00	352 551,95	0,00	282 041,56	423 062,34	705 103,90	1 762 759,75
Etat	0,00	141 020,78	0,00	112 816,62	169 224,94	282 041,56	705 103,90
Total (hors participation SNCF Réseau)	0,00	493 572,73	0,00	394 858,18	592 287,28	987 145,46	2 467 863,65

ANNEXE 3 Calendrier prévisionnel

Le planning prévoit des actions de communication aux collectivités concernées durant le second trimestre 2026, puis à partir de janvier 2027, la conduite d'un audit acoustique de chaque logement identifié comme points noirs du bruit ferroviaire avec l'appui d'un ou plusieurs maîtres d'œuvre tous experts en acoustique. Ceux-ci seront identifiés par SNCF Réseau durant le dernier trimestre 2026 en vue de démarrer la prise de contact dès janvier 2027 comme mentionné précédemment. Cette phase d'audit acoustique devrait se réaliser en majorité sur les années 2027 et 2028 mais pourrait s'étaler jusqu'en 2030 selon les difficultés rencontrées dans la prise de contact avec les propriétaires des logements concernés.

En parallèle et à partir de janvier 2028, pour les logements confirmés comme PNBf, une phase de conventionnement (mise en signature des conventions entre SNCF et propriétaires) pourra alors débuter, engendrant la phase de travaux qui s'intensifiera, quant à elle, jusqu'à la fin 2031. A noter que ce planning est prévisionnel et que le pilotage de SNCF Réseau visera à lisser et optimiser autant que possible le déroulement des phases études et travaux afin de respecter au mieux les délais fixés.

Le planning prévoit ainsi un démarrage des études de projet en janvier 2027 et un déroulement jusque décembre 2031.

Périmètre	Phase	2027	2028	2029	2030	2031
Périmètre 1	PRO	45%	30%	20%	5%	
	REA	0%	10%	20%	30%	40%
Périmètre 2	PRO	45%	30%	20%	5%	
	REA	0%	10%	20%	30%	40%

34 intercommunalités, périmètre 1 : 31 communes concernées - diagnostics acoustiques et travaux d'isolation acoustique des façades (phases PRO et REA)

Dans le cadre de la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf) en Île-de-France, les partenaires État, Région et SNCF Réseau ont signé diverses conventions entre 2023 et 2024 pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur un périmètre de 34 intercommunalités d'Île-de-France comprenant 148 communes susceptibles d'être exposées au bruit ferroviaire. Ces études de niveau préalables ont démarré en septembre 2024, avec les objectifs suivants :

- Identification précise de la localisation des PNBf (à partir de mesures acoustiques et de modélisations acoustiques) ;
- Estimation des logements concernés par le dépassement des seuils réglementaires ;
- Recherche de solutions de réduction du bruit (écrans antibruit / isolation acoustique des façades).

Le détail ainsi que la carte ci-dessous présentent les communes concernées par les études acoustiques :

Communauté	Commune	Lignes	Numéro de ligne	Linéaire total en ml	Linéaire impactant* en ml	Nombre de points de mesures
CC Sausseron Impressionnistes	Auvers-Sur-Oise	H	329000	7340	4340	4
	Butry-Sur-Oise		329000, 328000	2820	2730	3
	Valmondois		329000	210	110	1
CC du Haut Val d'Oise	Bruyeres-sur-Oise		329000	2700	1750	2
	Champagne-Sur-Oise		329000	3650	3550	2
	Persan		329000, 325000	5000	3860	3
CC de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts	Parmain		329000	3600	3600	2
	Presles		325000	3340	1800	1
CA Plaine Vallée	Deuil-La-Barre	H, TER	325000, 330000, 960000	4950	4950	5
CA Cergy-Pontoise	Maurecourt	J	334000	150	150	1
	Saint-Ouen-l'Aumône	C, H, J	330000, 329000, 331300, 337300, 338000	10960	7440	9
	Eragny	A, J, L	326000, 336000, 338000, 337300	13490	13090	3
CC les Portes de l'Île de France	Bonnières-sur-Seine	J, TER	340000	1960	1720	2
	Notre-Dame-de-la-Mer (Jeufosse - Port-Villez)	J, TER	340000	4420	4420	2
	Freneuse	J, TER	340000	680	680	1
	Breval	TER	366000	2600	2430	1
	Neauphlette	TER	366000	2090	1810	1
	Ménerville	TER	366000	2060	1150	2
CU Grand Paris Seine et Oise	Conflans-Sainte-Honorine	A, J, L	334000, 336000, 336306, 338000	8490	8490	9
	Triel-sur-Seine	J	340000	4020	3750	4
	Rosny-sur-Seine	J, TER	340000, 366000	5480	3740	5
	Vaux-sur-Seine	J	340000	4220	4220	6
	Andrésy	J	340000	3310	3310	5
	Juziers	J	340000	2890	2570	6
	Méry-sur-Seine	J	340000	1900	1900	4

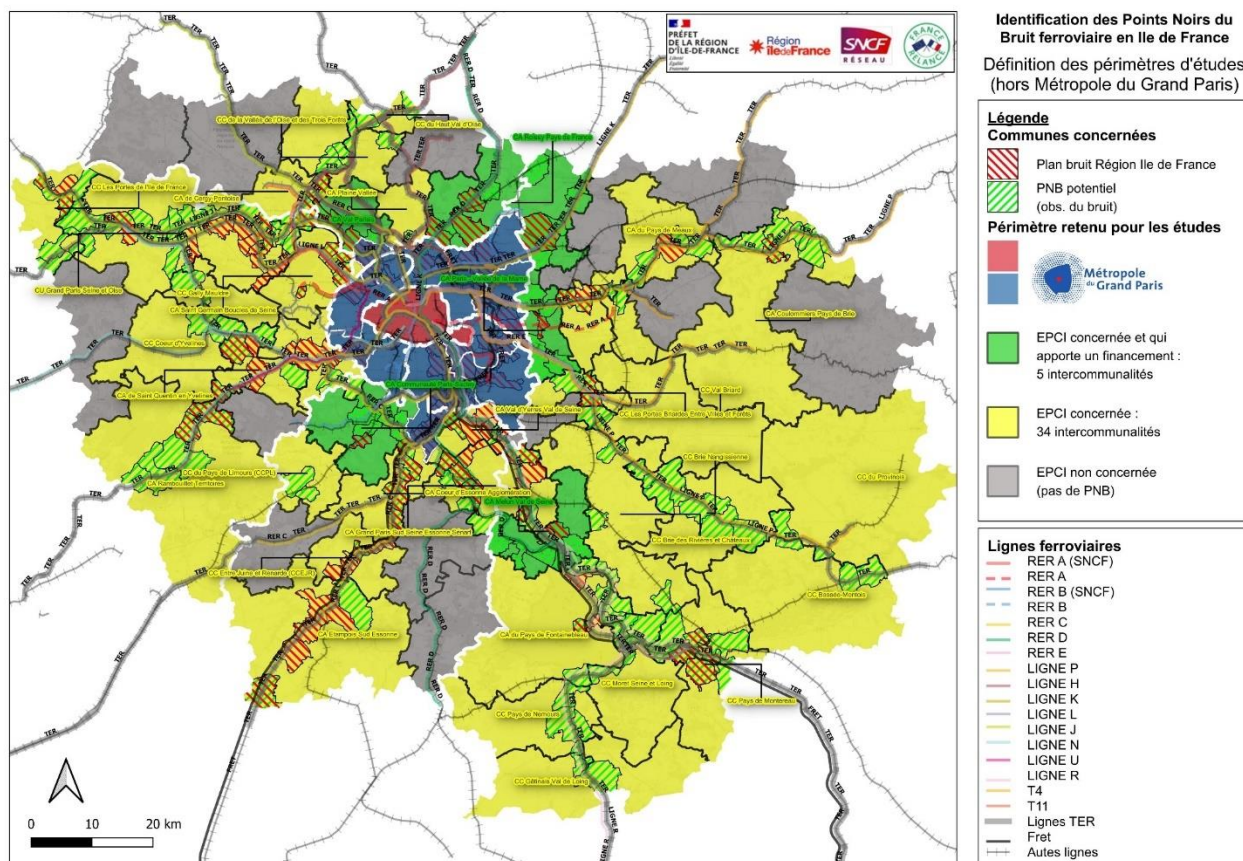
Communauté	Commune	Lignes	Numéro de ligne	Linéaire total en ml	Linéaire impactant* en ml	Nombre de points de mesures
	Mantes-la-Jolie	J, TER	340000, 366000, 366306	5190	3260	6
	Meulan	J	340000	2390	2390	4
	Hardicourt	J	340000	1430	1430	3
	Gargenville	J	340000	2410	1860	3
	Nezel	N	396000	2180	2180	4
	Limay	J	340000	2220	1860	3
	Aulnay-sur-Mauldre	N	396000	1190	1190	1
	Epône	J, N, TER	340000, 396000, 396306	5240	2380	1
	Achères	A, J, L, TER	338000, 340000	1930	1230	1
	Rolleboise	J, TER	340000	310	310	1
	Chanteloup-les-Vignes	J	340000	1240	1240	3
	Issou	J	340000	1030	520	1
	Porcheville	J	340000	1750	20	1
	Buchelay	J, TER	340000, 366000	3560	1250	1
	Perdreauville	TER	366000	3830	1260	1
CA Versailles Grand Parc	Les-Loges-en-Josas	C	990000	540	540	1
	Bievres	C	990000	2530	1970	3
	Jouy-en-Josas	C	990000	5200	4250	2
	Viroflay	C, N, U, TER	420000, 973000, 977000, 978300	4930	4930	6
CC Gally Mauldre	Mareil-sur-Mauldre	N	396000	3050	2150	2
	Maule	N	396000	2550	450	3
CC Cœur d'Yvelines	Beynes	N	396000	3670	3320	4
	Thiverval-Grignon	N, TER	395000, 396000	1440	1440	1
	Saint-Germain-de-la-Grange	N	395000, 396000	6160	250	2
	Plaisir	N, TER	395000	2420	2420	1
CA de Saint-Quentin en Yvelines	La Verrière	N, U, TER	420000	1880	1880	2
	Guyancourt	C, N, U, TER	395306, 420000	590	590	1
	Villepreux	N, TER	395000	2400	1300	1
	Coignières	N, U, TER	420000	3430	350	1
	Rambouillet	N, TER	420000	7000	3130	4
CA Rambouillet TERri-toires	Le Perray-en-Yvelines	N, TER	420000	2650	2050	2
	Les Essarts-le-Roi	N, TER	420000	14780	3000	2
	Gazeran	N, TER	420000	4410	800	1
	Saint-Hilarion	N, TER	420000	3660	850	2
	Sartrouville	A, J, L, TER	340000, 990000	4050	4050	3
CA Saint-Germain Boucles de Seine	Maisons-Laffitte	A, J, L, TER	340000	1910	1910	1
	Saint-Germain-en-Laye	A, J, L, TER, T13	340000, 338000, 990000, 975000	14430	10060	3
	Carrières-sur-Seine	A, J, L, TER	340000, 975900	1980	1980	1
	Saint-Michel-sur-Orge	C, TER, Inter-cité	570000	2380	2380	5
CA Cœur d'Essonne Agglomération	Brétigny-sur-Orge	C, TER, Inter-cité	570000	PNB identifiés dans le cadre du projet de modernisation du nœud de Brétigny		
	Marolles-en-Hurepoix	C, TER, Inter-cité	570000	2860	1380	3
	Sainte-Geneviève-des-Bois	C, TER, Inter-cité	570000	2090	2090	5
	Villemoisson-sur-Orge	C, TER, Inter-cité	570000	990	990	4

Communauté	Commune	Lignes	Numéro de ligne	Linéaire total en ml	Linéaire impactant* en ml	Nombre de points de mesures
	Breulleville	C, TER, Intercité	570000	/	/	1
CC du Pays de Limours	Forge-les-Bains	LGV	431000	2230	1150	2
	Vaugrigneuse	LGV	431000	1560	390	1
CA Val d'Yerres Val de Seine	Epinay-sous-Sénart	LGV	431000	1370	1370	4
	Vigneux-sur-Seine	LGV	431000	600	600	2
CC Entre Juine et Renarde	Chamarande	C, TER, Intercité	570000	2900	2400	5
CA Etampois Sud Essonne	Angerville	TER, Intercité	570000	5530	2580	4
	Guillerval	TER, Intercité	570000	400	400	2
	Morigny-Champigny	C, TER, Intercité	570000	2850	270	1
CC Moret Seine et Loing	Champagne-sur-Seine	TER, R	746000	3740	3740	5
	Moret-sur-Loing-et-Orvanne (Veneux-les-Sablons + Moret-sur-Loing)	TER, R, Intercité	830000, 750000, 830316	5070	5070	9
	Vernou-la-Celle-sur-Seine	TER, R	746000	3970	3250	5
	Saint-Mammès	TER, R, Intercité	830000	1920	1420	3
	Montigny-sur-Loing	TER, R, Intercité	750000	4620	3550	4
	Thomery	TER, R, Intercité	830000	650	320	1
CA Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart	Savigny-le-Temple	D, R, TER, Intercité	830000	3940	3940	3
	Cesson	D, R, TER, Intercité	830000	2220	2220	3
	Corbeil-Essonnes	D, Intercité	746000, 745000, 988000	8320	8320	5
	Ris-Orangis	D, Intercité	745000, 988000	5070	2730	4
	Evry-Courcouronnes	D	988000	6760	6760	4
	Le Coudray-Montceaux	D, Intercité	746000, 745000	4270	4220	2
	Villabé	D, Intercité	746000	1920	1920	1
	Combs-la-Ville	D, R, TER, Intercité	830000	3330	2550	1
CA du pays de Fontainebleau	Chartrettes	TER, R	746000	4880	4800	3
	Samoreau	TER, R	746000	4320	2580	3
	Hericy	TER, R	746000	2580	2580	3
	Vulaines-sur-Seine	TER, R	746000	1370	1370	2
	Bourron-Marlotte	TER, R, Intercité	750000, 747000	4450	1650	1
	Fontainebleau	TER, R, Intercité	830000, 750000	10950	500	1
	Samois-sur-Seine	TER, R, Intercité	830000	0	0	1
CC pays de Montereau	Cannes-Ecluse	TER, Intercité	830000	3800	2800	2
	La Grande-Pairie	TER, Intercité, LGV	746000, 830000, 001000	12380	3600	4
	Varennnes-sur-Seine	TER, Intercité	746000, 830000	5800	3260	5
	Montereau-Fault-Yonne	TER, Intercité, LGV	830000, 831000, 752000	4110	2110	6
	La Brosse-Montceaux	TER, Intercité	830000	2510	1000	2
	Esmans	TER, Intercité	830000	180	180	2
	Marolles-sur-Seine	LGV	752000, 831000, 752323	9690	300	1

Communauté	Commune	Lignes	Numéro de ligne	Linéaire total en ml	Linéaire impactant* en ml	Nombre de points de mesures
CC Pays de Nemours	Saint-Pierre-lès-Nemours	TER, Intercité	750000	5700	5160	6
	Bagneaux-sur-Loing	TER, R, Intercité	750000	2290	2140	4
	Nemours	TER, Intercité	750000	0	0	1
	Grez-sur-Loing	TER, R, Intercité	750000	4270	600	2
CC Gâtinais Val de Loing	Souppes-sur-Loing	TER, R, Intercité	750000	5200	3770	5
	La Madeleine-sur-Loing	TER, R, Intercité	750000	2770	1990	2
CC les Portes Briardes entre Villes et Forêts	Grez-Armainvilliers	P, TER, E	001000, 002000	5540	3550	4
	Ozoir-la-Ferrière	P, TER, E	1000	3420	2900	2
CC Val Briard	Presles-en-Brie	P, TER, LGV	001000, 752308, 226310	9840	2870	3
CC Brie Nangissienne	Verneuil-l'Etang	P, TER	1000	3260	1830	2
	Nangis	P, TER	1000	2930	2400	1
	Aubepierre-Ozouer-le-Repos	P, TER	1000	3980	830	1
	Grandpuits-Bailly-Carrois	P, TER	1000	4770	1200	1
	Mormant	P, TER	1000	3010	1200	2
	Rampillon	P, TER	1000	5350	1100	1
CC du Provinois	Longueville	P, TER	001000, 003000	3540	3020	3
	Maison-Rouge	P, TER	1000	1510	690	1
CC Bassée-Montois	Herme	TER	1000	4690	2300	2
	Lizines	P, TER	1000	830	100	1
	Gouaix	TER	001000, 831000	4040	1600	3
CA Marne et Gondoire	Dampmart	P, TER	70000	3820	2360	4
	Pomponne	P, TER, LGV	70000, 005000	6490	3000	3
	Lagny-sur-Marne	P, TER	70000	0	0	2
	Chalifert	P, TER, LGV	70000, 226310	2680	1690	2
CC Brie des Rivières et Châteaux	Fontaine-le-Port	TER, R	746000	4020	2820	4
	Ozouer-le-Voulgis	TER, P	1000	3100	1800	1
	Valence-en-Brie	LGV	752000	4450	250	1
	Moisenay	LGV	752000, 752100	2510	250	1
CA du Pays de Meaux	Trilport	P, TER	70000, 72000	2520	1900	2
	Villenoy	P, TER	70000	7000	5600	2
	Isles-lès-Villenoy	P, TER	70000	2990	1000	1
	Poincy	P, TER	70000	1460	1140	1
CA Val d'Europe	Esbly	P, TER	70000, 71000	3400	3190	4
	Coupvray	P, TER, LGV	70000, 226310	4200	2560	3
CA Coulommiers Pays de Brie	La Ferté-sous-Jouarre	P, TER	70000	2900	2710	4
	Ussy-sur-Marne	P, TER	70000	4580	1700	3
	Changis-sur-Marne	P, TER	70000	4040	1880	3
	City	P, TER	70000	3230	1250	2
	Chamigny	P, TER	70000	3100	1800	2
	Luzancy	P, TER	70000	2400	570	1
	Saâcy-sur-Marne	P, TER	70000	1060	710	1
	Mery-sur-Marne	P, TER	70000	1290	480	1
	Nanteuil-sur-Marne	P, TER	70000	110	110	1
TOTAL	149 communes			531 kms	335 kms	388 mesures

*Linéaire impactant situé à moins de 200m d'un local susceptible d'être point noir du bruit (habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale).

N.B. : Certaines communes ne sont traversées par aucune ligne ferroviaire, mais sont étudiées car peuvent présenter des PNBf du fait de la présence de lignes sur les communes adjacentes.



Ces études acoustiques ont permis de rechercher, pour les bâtiments identifiés comme PNBf, des solutions de réduction le bruit par l'isolation acoustiques des façades.

Voici les résultats obtenus pour ces études :

Commune	Nb bâtiments PNB logement individuel	Nb bâtiments PNB Logements collectifs	Nb logements PNB estimé dans les collectifs	Nb établissements	Nb bâtiment PNB	Nb logement PNB
Notre-Dame-de-la-Mer	2	0	0	0	2	2
Saint-Michel-sur-Orge	5	1	3	0	6	8
Brétigny-sur-Orge	11	9	36	0	20	47
Marolles-en-Hurepoix	1	0	0	0	1	1
Villemoisson-sur-Orge	1	0	0	0	1	1
Vigneux-sur-Seine	1	0	0	0	1	1
Angerville	5	1	2	0	6	7
Guillerval	3	0	0	0	3	3
Champagne-sur-Seine	29	3	8	0	32	37
Vernou-la-Celle-sur-Seine	8	0	0	0	8	8
Moret-Loing-et-Orvanne	1	0	0	0	1	1

Saint-Mammès	1	1	1	0	2	2
Ris-Orangis	26	1	10	0	27	36
Corbeil-Essonnes	13	1	2	1*	15	15
Villabé	3	1	6	0	4	9
Le Coudray-Montceaux	4	0	0	0	4	4
Evry-Courcouronnes	8	0	0	0	8	8
Combs-la-Ville	18	4	32	0	22	50
Cesson	5	1	2	0	6	7
Chartrettes	44	0	0	0	44	44
Vulaines-sur-Seine	6	0	0	0	6	6
Héricy	24	0	0	0	24	24
Samoreau	15	1	2	0	16	17
Cannes-Ecluse	3	1	6	0	4	9
La Grande-Paroisse	2	0	0	0	2	2
Montereau-Fault-Yonne	1	1	2	0	2	3
Varennes-sur-Seine	5	1	6	0	6	11
Grez-sur-Loing	1	0	0	0	1	1
Souppes-sur-Loing	1	2	6	0	3	7
Valence-en-Brie	2	0	0	0	2	2
Fontaine-le-Port	19	0	0	0	19	19
31 communes	268	29	124	1*	298	392

* A noter que l'établissement de Corbeil-Essonnes est un établissement scolaire, qui dépasse les seuils PNBf uniquement de nuit. Or cet établissement n'est un pensionnat. De ce fait, il n'y a pas d'action de réduction du bruit à mettre en place.

Sur les 149 communes concernées par les études acoustiques, 31 communes sont réellement concernées par la présence d'au moins un bâtiment PNBf.

Les solutions privilégiées pour résorber les PNBf sont de réduire le bruit ferroviaire par un traitement à la source (de type écran antibruit). Les isolations acoustiques de façades sont donc proposées en complément des écrans antibruit dans le cas où la protection à la source ne permet pas de réduire suffisamment le bruit ferroviaire (par exemple, cas des logements situés en étage élevé pour lesquels les objectifs de résorption de sont pas atteints), ou lorsque les solutions de réduction du bruit à la source ne sont pas jugées pertinentes. Dans ces situations, les partenaires s'accordent à financer des isolations acoustiques de façades.

La localisation des PNBf est assez dispersé géographiquement, l'habitat est majoritairement de type pavillon (logements individuels). Cette configuration implique de mettre en place des solutions de réduction du bruit par le renforcement de l'isolation acoustique des façades des bâtiments concernés.

L'estimation du nombre de logements à traiter par isolation acoustique des façades est réalisée pour les 31 communes concernées. Elle est la suivante :

Périmètre total :149 communes	298 bâtiments identifiés comme potentiellement PNBf	392 logements identifiés comme potentiellement PNBf à traiter
31 communes avec PNB		

Il est considéré que les propriétaires de ces logements souhaitent poursuivre vers la réalisation d'un diagnostic pour 100% des propriétaires et vers la réalisation de travaux d'isolation acoustique des façades pour 75% des dossiers.

34 intercommunalités, périmètre 2 : 12 communes concernées - Poursuite du programme de résorption des PNBf 2017-2021 (programme ADEME) – diagnostics acoustiques et travaux d'isolation acoustique des façades (phases PRO et REA)

Dans le cadre de la résorption des PNBf en Ile-de-France, un programme d'isolation acoustique des façades a été réalisé sur la période 2017-2021. Ce programme financé par l'ADEME à 80% et par SNCF Réseau à 20% s'est concentré sur 38 communes d'Ile-de-France (faisant partie des 50 communes les plus exposées au bruit ferroviaire).

Pour ce programme, des études d'identification des PNBf ont été réalisées, puis un certain nombre de diagnostics acoustiques suivis de travaux d'isolation acoustique des façades chez les riverains lorsque cela était nécessaire ont été effectués.

Les difficultés liées à la crise sanitaire ont eu un impact sur ce programme PNBf 2017-2021, notamment pour certaines opérations qui n'ont pas pu aboutir (contraintes sur les délais fixés par l'ADEME, difficultés pour intervenir chez les riverains, problème d'approvisionnement en matériaux...).

Voici le résumé du périmètre concerné :

Dép	Intercommunalité	Commune	Nb bâtiments PNB logement individuel	Nb bâtiments PNB Logements collectifs	Nb logements PNB estimé dans les collectifs	Nb établissements	Nb bâtiment PNB Total	Nb logement PNB Total
77	CA du Pays de Fontainebleau	Bois-le-Roi	24	5	10	0	29	34
91	CA Val d'Yerres Val de Seine	Brunoy	1	0	0	0	1	1
91	CA de l'Étampois Sud- Essonnes	Étampes	2	3	39	0	5	41
91	CC Entre Juine et Renarde	Etrechy	46	6	29	0	52	75
91	CC Entre Juine et Renarde	Lardy	4	0	0	0	4	4
78	CA Saint-Quentin-en- Yvelines	Les Clayes-sous- Bois	14	0	0	0	14	14
77	CA du Pays de Meaux	Meaux	18	4	21	0	22	39
91	CA Val d'Yerres Val de Seine	Montgeron	10	5	12	0	15	22
91	CA Val d'Yerres Val de Seine	Quincy-sous- Sénart	5	0	0	0	5	5
78	CA Versailles Grand Parc	Saint-Cyr-l'Ecole	2	0	0	0	2	2
77	CA Marne et Gondoire	Thorigny-sur- Marne	4	0	0	0	4	4
78	CA Versailles Grand Parc	Versailles	1	4	26	0	5	27
3 dép.	8 intercommunalités	12 communes	131	27	137	0	158	268

L'estimation du nombre de logements à traiter par isolation acoustique des façades est réalisée pour les 12 communes concernées. Elle est la suivante :

Périmètre de 12 communes	158 bâtiments identifiés comme potentiellement PNBf	268 logements identifiés comme potentiellement PNBf à traiter
--------------------------	--	--

Il est considéré que les propriétaires de ces logements souhaitent poursuivre vers la réalisation d'un diagnostic pour 75% des propriétaires et vers la réalisation de travaux d'isolation acoustique des façades pour 50% des dossiers.

34 intercommunalités, périmètres 1 et 2 : 43 communes concernées – diagnostics acoustiques et travaux d'isolation acoustique des façades (phases PRO et REA)

Le tableau ci-dessous synthétise le nombre de Points Noirs du Bruit ferroviaire sur le périmètre des 34 intercommunalités, par département, intercommunalité et commune.

Dép	Intercommunalité	Commune	Nb bâtiments PNB logement indivi-	Nb bâtiments PNB Logements collec-	Nb logements PNB estimé dans les	Nb établissements	Nb bâti- ment PNB	Nb loge- ment PNB
77	CA du Pays de Fontainebleau	Chartrettes	44	0	0	0	44	44
		Bois-le-Roi	24	5	10	0	29	34
		Héricy	24	0	0	0	24	24
		Samoreau	15	1	2	0	16	17
		Vulaines-sur-Seine	6	0	0	0	6	6
77	CA du Pays de Meaux	Meaux	18	4	21	0	22	39
77	CA Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart	Ris-Orangis	26	1	10	0	27	36
		Combs-la-Ville	18	4	32	0	22	50
		Corbeil-Essonnes	13	1	2	1*	15	15
		Evry-Courcouronnes	8	0	0	0	8	8
		Cesson	5	1	2	0	6	7
		Villabé	3	1	6	0	4	9
		Le Coudray-Montceaux	4	0	0	0	4	4
77	CA Marne et Gondoire	Thorigny-sur-Marne	4	0	0	0	4	4
77	CC Brie des Rivières et Châteaux	Fontaine-le-Port	19	0	0	0	19	19
		Valence-en-Brie	2	0	0	0	2	2
77	CC Gâtinais Val de Loing	Souppes-sur-Loing	1	2	6	0	3	7

77	CC Moret Seine et Loing	Champagne-sur-Seine	29	3	8	0	32	37
		Vernou-la-Celle-sur-Seine	8	0	0	0	8	8
		Saint-Mammès	1	1	1	0	2	2
		Moret-Loing-et-Orvanne	1	0	0	0	1	1
77	CC Pays de Montereau	Varennes-sur-Seine	5	1	6	0	6	11
		Cannes-Ecluse	3	1	6	0	4	9
		La Grande-Paroisse	2	0	0	0	2	2
		Montereau-Fault-Yonne	1	1	2	0	2	3
77	CC Pays de Nemours	Grez-sur-Loing	1	0	0	0	1	1
78	CA Saint-Quentin-en-Yvelines	Les Clayes-sous-Bois	14	0	0	0	14	14
78	CA Versailles Grand Parc	Versailles	1	4	26	0	5	27
		Saint-Cyr-l'Ecole	2	0	0	0	2	2
78	CC les Portes de l'Ile de France	Notre-Dame-de-la-Mer	2	0	0	0	2	2
91	CA Cœur d'Essonne Agglomération	Saint-Michel-sur-Orge	5	1	3	0	6	8
		Brétigny-sur-Orge	11	9	36	0	20	47
		Marolles-en-Hurepoix	1	0	0	0	1	1
		Villemoisson-sur-Orge	1	0	0	0	1	1
91	CA Etampois Sud Essonne	Angerville	5	1	2	0	6	7
		Étampes	2	3	39	0	5	41
		Guillerval	3	0	0	0	3	3
91	CA Val d'Yerres Val de Seine	Montgeron	10	5	12	0	15	22
		Quincy-sous-Sénart	5	0	0	0	5	5
		Vigneux-sur-Seine	1	0	0	0	1	1
		Brunoy	1	0	0	0	1	1
91	CC Entre Juine et Renarde	Etrechy	46	6	29	0	52	75
		Lardy	4	0	0	0	4	4
3 dép.	16 intercommunalités	42 communes	399	56	261	1	456	660

* A noter que l'établissement de Corbeil-Essonne est un établissement scolaire, qui dépasse les seuils PNBf uniquement de nuit. Or cet établissement n'est un pensionnat. De ce fait, il n'y a pas d'action de réduction du bruit à mettre en place.

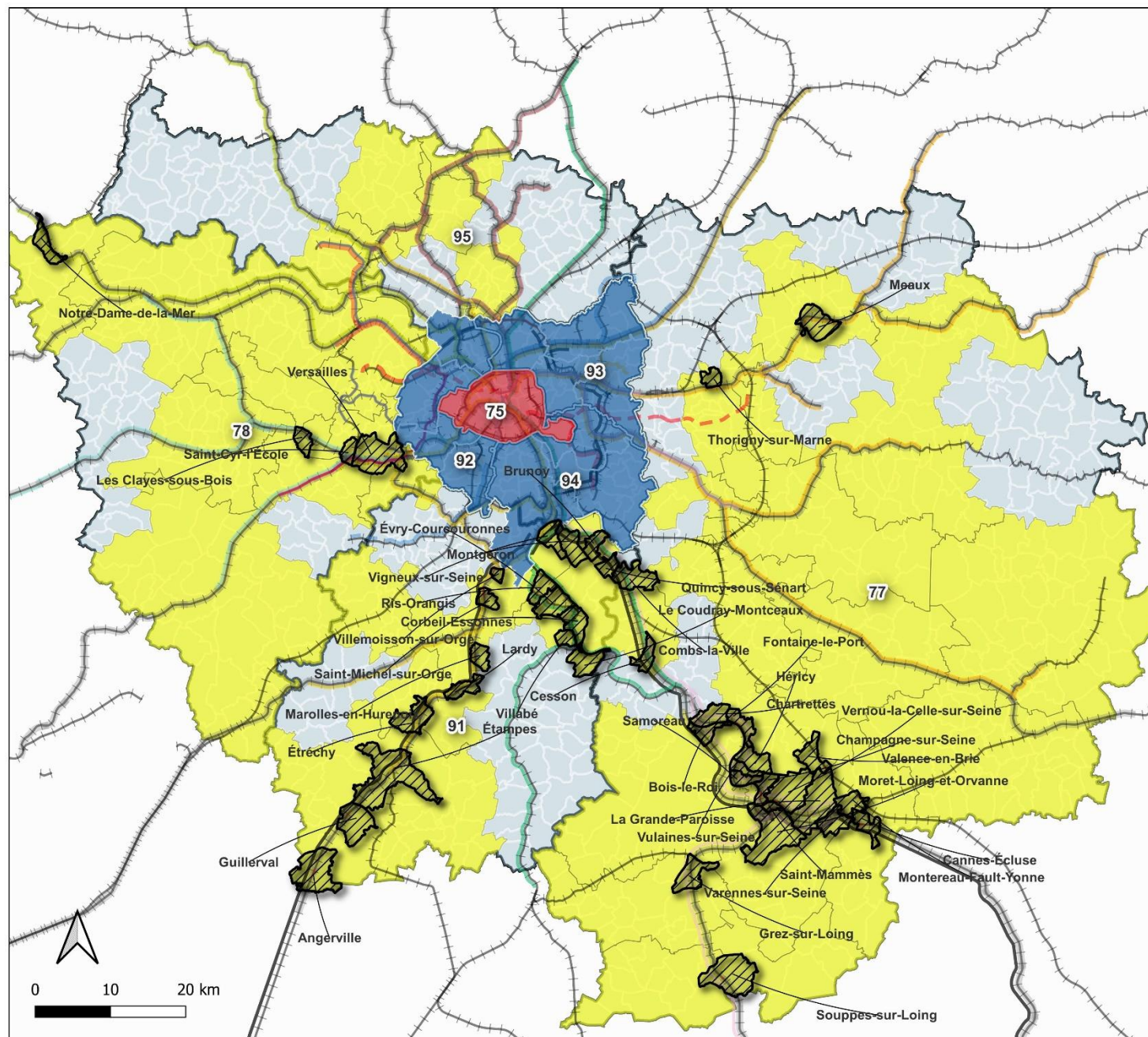
Au total, le programme d'isolation acoustique de façade sur le périmètre des 34 intercommunalités concernent :

- 3 départements
- 16 intercommunalités
- 43 communes :
 - o 31 communes ayant des PNBf identifiés lors des études acoustiques réalisées en 2024 et 2025
 - o 12 communes ayant des PNBf identifiés dans le cadre du programme ADEME
- 456 bâtiments PNBf correspondant à environ 660 logements PNBf.

La carte ci-dessous permet de localiser les 43 communes concernées :

Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile-de-France

Localisation des PNB dans 34 intercommunalités (hors Métropole du Grand Paris) : 42 communes concernées



Légende

Lignes ferroviaires

Transilien RER

- RER A (SNCF)
- RER A
- RER B (SNCF)
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E
- LIGNE P
- LIGNE H
- LIGNE K
- LIGNE L
- LIGNE J
- LIGNE N
- LIGNE U
- LIGNE R
- T4
- T11

Lignes hors région Ile de France

- Lignes TER
- Fret
- Autes lignes

Territoires

- Métropole du Grand Paris
- 34 EPCI concernées par les études

Points Noirs du Bruit ferroviaire

- ▨ Commune ayant au moins 1 PNB



Estimations financières en euros constants et en euros courants

TABEAU DES HYPOTHESES RETENUES POUR CHAQUE PERIMETRE (HORS COUTS ASSOCIES) :

		Phase PRO	Phase REA	Total en euros constants CE06/2025
Périmètre 1 34 intercommunalités 31 communes	%	100%	75%	
	Nombre	392 logements	294 logements	3 393 125 €
	Montant	392 000 €	3 001 125 €	
Périmètre 2 34 intercommunalités 12 communes (poursuite programme ADEME)	%	75%	50%	
	Nombre	201 logements	134 logements	1 398 000 €
	Montant	201 000 €	1 197 000 €	
Tous périmètres	Nombre	593 logements	428 logements	4 791 125 €
	Montant	593 000 €	4 198 125 €	

TABEAU DE SYNTHESE SUR LES NOMBRES DE LOGEMENTS CONCERNES (HORS COUTS ASSOCIES) :

Périmètre	Détail	Nombre de logements concernés	Estimation financière en euros constant CE06/2025
Périmètre 1	Phases PRO et REA - Diagnostics et travaux : 34 intercommunalités / 31 communes concernées	392	3 393 125 €
Périmètre 2	Phases PRO et REA - Diagnostics et travaux : 34 intercommunalités / 12 communes concernées (poursuite du programme PNB 2017-2021)	268	1 398 000 €
Total		660	4 791 125 €

TABEAU DE SYNTHESE DES COUTS, EN € CONSTANTS ET EN € COURANTS, Y COMPRIS LES COUTS ASSOCIES):

Poste de dépenses	Montant en € constants (CE06/2025)	Montant en € courants
Etudes de projet (PRO) et travaux (REA) – tous périmètres confondus*	<u>5 027 756 €</u>	<u>5 719 770 €</u>
Assistance à Maîtrise d’Ouvrage (externalisée)	<u>525 000 €</u>	<u>588 457 €</u>
Maîtrise d’Ouvrage SNCF Réseau	<u>120 540 €</u>	<u>180 903 €</u>
PR – Prévision pour risque	<u>479 113 €</u>	<u>561 909 €</u>
Total	<u>6 152 409 €</u>	<u>7 051 039 €</u>

Annexe 8 : PNBf - Etudes acoustiques sur le périmètre de la CA Val Parisis - Avenant n°1

Points noirs bruits ferroviaires en Île-de-France

Engagement 2025

Avenant n°1

à la convention de financement
relative aux études acoustiques en
phase d'émergence, pour actualiser
le décompte des Points Noirs du
Bruit ferroviaire (PNBF) sur le
périmètre de la CA Val Parisis



Table des matières

PREAMBULE	5
Article 1. Objet DE L'AVENANT	7
Article 2. MODIFICATION Du TITRE DE LA CONVENTION INITIALE	7
Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 "OBJET DE LA CONVENTION"	7
Article 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 " PERIMETRE DE LA CONVENTION"	7
Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 "LE CONTENU DES ETUDES ACOUSTIQUES PREALABLES"	8
Article 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.3 " DELAIS DE REALISATION"	9
Article 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 " régime de TVA"	9
Article 8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « COÛTS DETAILLES DU MAITRE d'OUVRAGE »	9
Article 9. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.1.d « PLAFONNEMENT DES ACOMPTES »	9
Article 10. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.4 « BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION »	9
Article 11. AJOUT D'UN ARTICLE 11 « BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET »	9
Article 12. AJOUT D'UN ARTICLE 12 « OBLIGATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT »	10
Article 13. AJOUT D'UNE ANNEXE 5 « PRESCRIPTIONS GENERALES EN PHASE TRAVAUX »	11
Article 14. DISPOSITIONS DIVERSES	15
Article 15. ENTREE EN VIGUEUR	15

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

Entre,

En premier lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
et
- La **région Île-de-France** (ci-après « la région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP 2025-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du ____ novembre 2025,
et
- La **Communauté d'agglomération Val Parisis**, représentée par son Président, dûment mandaté par la décision du Président n° _____ / ____ 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 en qualité de Directeur du développement et de la modernisation SNCF Réseau Île-de-France, dûment habilité à signer la présente convention,

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

Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté préfectoral n°14 985 du 20 décembre 2018 portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département du Val d'Oise ;

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

Vu le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance issu des 600 millions de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF signé le 20 septembre 2021 et ses annexes ;

Vu la délibération n°2022-86 du 27 juin 2022 portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'agglomération de Val Parisis sur la période 2019-2024 ;

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

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2023-149 du 1^{er} juin 2023 approuvant la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis ;

Vu la décision n°d/8.8.3/2023/185 du 28 juin 2023 du Président de la Communauté d'agglomération Val Parisis portant approbation de la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis ;

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 signée le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération n° CP 2025-____ du ____ novembre 2025 de la commission permanente du conseil régional approuvant le présent avenant n°1 ;

Vu la décision n° _____ du _____ du Président de la Communauté d'agglomération Val Parisis approuvant le présent avenant n°1 ;

PREAMBULE

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

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

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

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

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

Sur la période 2021-2022, l'État a décidé d'inscrire l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle nationale dans le plan de relance afin de traiter la résorption des points noirs de bruit ferroviaire.

Le plan de relance ferroviaire – faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021 – a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des PNB, et ce au travers des crédits issus des produits de cessions du groupe SNCF à hauteur de 120 M€. Ces investissements visent à accélérer la résorption des points noirs bruit ferroviaire.

En s'appuyant sur le CPER 2015-2020 prolongé et le Plan de Relance, l'Etat, la Région et SNCF Réseau ont adopté une convention d'intention (n° CR 2021-016 du 4 février 2021) qui fixe un cadre d'intervention pour lutter contre le bruit ferroviaire en Île-de-France. La présente convention s'inscrit dans ce cadre.

Cette convention, notifiée le 15 décembre 2021, présente un état des lieux partagé des études et des actions en cours. Elle met les informations à la disposition des élus et des collectivités de manière transparente et équitable, et précise les règles d'engagement de la Région, de l'État et de SNCF Réseau pour financer les études acoustiques ainsi que les travaux. Elle couvre l'ensemble du territoire francilien et traduit la volonté des partenaires de proposer un cadre d'intervention concret pour les collectivités ayant approuvé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

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

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

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

La Communauté d'agglomération de Val Parisis a approuvé son PPBE pour la période 2019-2024 par délibération n°2022-86 du 27 juin 2022 du conseil communautaire, en prévoyant un plan d'action de lutte contre le bruit routier, ferroviaire et industriel.

Par délibération n° CP 2023-149 en date du 1er juin 2023, la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France a approuvé la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis pour un montant total de 104 780 €. Cette convention a été signée en décembre 2023.

Au terme des études acoustiques réalisées sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis, un seul logement, situé à Herblay, ressort en situation de point noir du bruit ferroviaire (PNBf). Ce PNBf correspond au logement d'un garde barrière qui est situé le long de la voie ferrée, au 25 rue du Port aux Vins à Herblay. La majorité des fenêtres est suffisamment performante sauf dans le séjour où le niveau d'isolement est faible.

Ainsi, afin de permettre la réalisation des travaux d'isolation acoustique de façades concernant le logement précité, il est proposé d'intégrer la phase travaux au périmètre de la convention initiale. Cette intégration est sans incidence sur le montant de la convention initiale.

Le présent avenant formalise donc l'accord des parties pour l'intégration de la phase travaux au périmètre de la convention initiale et pour le financement des travaux d'isolation acoustique de façades correspondants.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'intégrer la phase travaux au périmètre de la convention initiale, sans modification du montant de ladite convention.

Par conséquent, le présent avenant :

- modifie le titre de la convention initiale ;
- modifie les articles 1, 2.1 à 2.3, 4.1, 4.3, 4.5.1.d et 4.5.4 ;
- ajoute les articles 11 et 12 nécessaires au titre des conventions en phase travaux ;
- ajoute l'annexe 5 ;
- et remplace dans l'ensemble de la convention, la mention « études » par la mention « études et travaux »,

ARTICLE 2. MODIFICATION DU TITRE DE LA CONVENTION INITIALE

Le titre de la convention initiale est modifié comme suit :

« Convention relative au financement des études acoustiques et des travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de communauté d'agglomération Val Parisis. »

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 "OBJET DE LA CONVENTION"

L'article 1 « Objet de la convention » est remplacé comme suit :

« La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études préalables acoustiques et des travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis.

Elle a pour objet de :

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

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

« Convention relative au financement des études acoustiques et des travaux d'isolation acoustique de façades sur le périmètre de communauté d'agglomération Val Parisis. » »

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 " PERIMETRE DE LA CONVENTION"

L'article 2.1 « Périmètre de la convention » est remplacé comme suit :

« Les études acoustiques réalisées dans le cadre de cette convention concernent le bruit ferroviaire uniquement, dans des communes situées sur le périmètre de la communauté d'agglomération Val Parisis en Île-de-France, et autour des lignes ferroviaires gérées par SNCF Réseau.

Les travaux d'isolation acoustique de façades interviendront sur la Commune de Herblay, pour un logement PNBF identifié au 25 rue du Port aux Vins.

*Le détail du programme des études est joint en **Annexe 4** et le programme des travaux est joint en **Annexe 5**.*

ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 "LE CONTENU DES ETUDES ACOUSTIQUES PREALABLES"

Le titre de l'article 2.2 « Le contenu des études acoustiques préalables » est remplacé par : « *Le contenu des études acoustiques préalables et des travaux d'isolation acoustique de façades* ».

L'article 2.2 est complété par le paragraphe suivant :

« À l'issue des études préalables, les logements identifiés comme Points Noirs du Bruit ferroviaire font l'objet d'actions de réduction du bruit. Deux options sont alors envisagées, en fonction du contexte local et de la faisabilité technique :

- La construction d'un mur antibruit, positionné entre la voie ferrée et les habitations ;*
- L'isolation acoustique des façades, lorsque la construction d'un mur n'est pas possible ou jugée moins efficace.*

Pour le logement identifié comme PNB sur la commune d'Herblay, la solution par isolation des façades est privilégiée. Le diagnostic acoustique réalisée dans le logement a permis de caractériser le niveau de protection sonore actuel et de déterminer que le logement nécessite une intervention. Les travaux à réaliser consistent à :

- Remplacer deux menuiseries existantes par des menuiseries acoustiques performantes, spécifiquement dans le séjour (pièce dite de "vie") ;*
- Revoir ou améliorer les dispositifs de ventilation dans plusieurs pièces, en assurant à la fois isolation phonique et renouvellement d'air conforme à la réglementation ;*

L'intervention fera l'objet d'un suivi technique rigoureux, depuis l'étude initiale jusqu'à la réception des travaux, afin de garantir un confort acoustique des habitants.

La gestion administrative de cette opération repose sur l'établissement d'une convention entre la SNCF Réseau et le propriétaire, en collaboration avec le bureau d'étude acoustique (BET) en charge du suivi de l'opération. Les travaux sont réalisés par un menuisier, dans le cadre d'une consultation privée, avec des modalités de paiement spécifiques. Ce menuisier doit impérativement disposer des compétences techniques et de l'habilitation requises pour poser des fenêtres acoustiques.

Les étapes à venir sont listées ci-dessous :

- 1. Communication avec les riverains concernés : Les riverains sont informés de leur éligibilité et donnent un accord de principe pour la réalisation de travaux.*
- 2. Préparation du dossier technique : Rédaction du dossier technique pour consulter les entreprises.*
- 3. Consultation et sélection des menuisiers : Sélection des entreprises, notamment des menuisiers qualifiés pour réaliser les travaux d'isolation acoustique.*
- 4. Rédaction et suivi des conventions : Élaboration des conventions entre SNCF Réseau et les propriétaires, définissant les modalités des travaux et les responsabilités.*
- 5. Déclaration préalable de travaux (DP) : Selon la commune, une déclaration préalable peut être nécessaire, mais ce n'est pas toujours le cas.*
- 6. Réalisation des travaux : Les travaux sont effectués par les menuisiers, en respectant les normes acoustiques.*
- 7. Réception des travaux : À la fin des travaux, un audit final vérifie que l'isolation acoustique est conforme et que les fenêtres acoustiques assurent le confort attendu. »*

ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.3 " DELAIS DE REALISATION"

L'article 2.3 est modifié comme suit:

« Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études et les travaux dans un délai de 18 mois à partir de la notification du présent avenant. Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objet de la convention figure en Annexe 3. »

ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 " RÉGIME DE TVA"

L'article 4.1 est complété comme suit:

« S'agissant des dépenses se rapportant à des études et travaux relatifs à un investissement situé hors réseau ferré national, SNCF Réseau appellera les fonds auprès des co-financeurs sur la base de montants toutes taxes comprises (TTC) pour les travaux d'isolation acoustique des façades réalisés chez les riverains. »

ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « COÛTS DETAILLÉS DU MAÎTRE D'OUVRAGE »

Le tableau de répartition du coût de réalisation détaillé prévisionnel figurant à l'article 4.3 de la convention initiale est remplacé par le suivant :

Plan de financement		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en € courants
SNCF Réseau	Décompte des PNB avec identification des bâtis (y compris décompte de logements et de population), diagnostic acoustique et suivi de l'opération	91 957 €
	Frais MOA	3 143 €
	Travaux d'isolation acoustique de façades	9 680 €
	TOTAL	104 780 €

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.1.D « PLAFONNEMENT DES ACOMPTES »

Le premier paragraphe de l'article 4.5.1.d est actualisé comme suit :

« Par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024. »

ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.4 « BÉNÉFICIAIRE ET DOMICILIATION »

L'adresse mail de contact pour la transmission des demandes de versement de la subvention régionale est remplacée par la suivante :

« depot.subvention@iledefrance.fr ».

ARTICLE 11. AJOUT D'UN ARTICLE 11 « BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET »

L'article n°11 relatif à la production du bilan physique et financier du projet est ajouté comme suit :

« Le Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la fin des travaux, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre du présent avenant. »

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées.

Ce bilan comportera notamment :

- *un rapport de présentation indiquant le descriptif des travaux et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage effectués au moment du solde financier de la présente convention,*
- *le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention,*
- *le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),*
- *le récapitulatif des dépenses acquittées effectivement payées 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 acquittées 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 12. AJOUT D'UN ARTICLE 12 « OBLIGATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT »

L'article 12 relatif à l'obligation du Maître d'ouvrage en matière de respect de l'environnement est ajouté comme suit :

« Les Parties attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider le Maître d'ouvrage 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 gaz à effet de serre, 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. Le Maître d'ouvrage veille 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 le Maître d'ouvrage prévoit ou met en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Il précise 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 travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, 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.

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). »*

ARTICLE 13. AJOUT D'UNE ANNEXE 5 « PRESCRIPTIONS GENERALES EN PHASE TRAVAUX »

L'annexe suivante relative aux prescriptions générales en phase travaux est ajoutée :

Cette annexe correspond aux prescriptions techniques fournies par le bureau d'études qui a réalisé le diagnostic acoustique du logement PNB identifié. Elles concernent aussi bien les travaux de menuiseries que de ventilation.

Le remplacement des menuiseries sera réalisé en rénovation qui consiste à déposer les ouvrants d'origine, raboter le châssis (si nécessaire) et à mettre en place la nouvelle fenêtre dans le dormant conservé. Il n'est pas prévu de raccord de peinture, de plâtre ou de carrelage. Ce type de pose réduit la partie vitrée de la fenêtre.

Seules les menuiseries des pièces principales (séjour, chambre, bureau, ...) et de la cuisine des façades impactées (façades exposées au bruit de l'infrastructure bruyante) doivent être remplacées réglementairement si l'isolement acoustique préexistant est inférieur à l'objectif visé.

Les nouvelles menuiseries devront impérativement être conformes aux règlements de copropriété et règles d'urbanisme notamment en secteur sauvegardé (périmètre de protection d'un monument historique, etc.). En l'absence de toute contrainte, les nouvelles menuiseries seront en PVC à l'exception des coulissants qui seront en aluminium.

Les travaux de menuiserie pourront être complétés par des travaux de ventilation pour maintenir ou améliorer le système de ventilation du logement.

Les quantités et les détails des travaux sont indiqués ci-après.

Sauf cas particulier, les travaux d'insonorisation concernent uniquement le remplacement des ouvertures actuelles par des ouvrants neufs équipés de vitrages plus performant, en pose dite de rénovation.

Les caractéristiques acoustiques demandées pour les éléments de façade le sont toujours vis-à-vis d'un spectre de bruit routier. Il convient de ne pas confondre un isolement acoustique de façade normalisé (DnT, A, tr) et un indice d'affaiblissement acoustique (Rw). Le premier prend en compte tous les éléments de la façade d'un local réalisé in situ. Le second est une caractéristique intrinsèque de l'élément menuisé vitré, et se mesure en laboratoire.

Toutes les performances des matériels devront être indiqués dans les devis et factures (Rw+Ctr, Dn, ew+Ctr, Ug, AEV, débit des EA, etc...).

Les travaux devront être conformes aux réglementations et avis techniques en vigueur relatifs aux corps de métiers des entrepreneurs. Pour cela, un bureau d'étude sera mandaté par SNCF R pour accompagner le processus de travaux. Ce bureau d'études est en charge de réaliser un diagnostic acoustique permettant d'identifier quelles menuiseries sont concernées par de l'isolation de façade dans un premier temps. Dans un second temps, le bureau d'études consultera des entrepreneurs (menuisiers) en vue d'identifier l'attributaire dont il assurera le suivi et la livraison.

Il y a obligation de résultats pour l'entrepreneur, dans le cas où les objectifs d'isolement n'ont pas été atteints, l'entreprise devra à ses frais compléter les travaux d'isolement jusqu'au parfait accomplissement de l'ouvrage.

Concernant les travaux de ventilation, un certificat de conformité est exigé à l'entrepreneur en fin de travaux. Il appartient à l'entreprise d'être extrêmement vigilant sur la conformité entre les appareils à combustion et les travaux de ventilation où sa responsabilité serait engagée. En cas d'incompatibilité entre les travaux préconisés et les appareils existants, l'entreprise devra proposer une solution alternative.

Lors de toute exécution de travaux dans l'existant, l'entrepreneur devra prendre toutes les dispositions et toutes les précautions utiles pour assurer dans tous les cas, la conservation sans dommages des ouvrages existants contigus ou situés à proximité des travaux (abords des bâtiments).

Le chantier devra toujours être maintenu en parfait état de propreté. Les déchets devront être évacués hors du chantier tous les soirs. En fin de travaux, l'entrepreneur devra effectuer tous les nettoyages nécessaires dans tous les locaux touchés par les travaux, de même que ceux utilisés pour le passage des ouvriers, les approvisionnements et l'enlèvement des gravats.

L'entreprise devra fournir les documents de garantie :

- Garantie de parfait achèvement
- Garantie biennale
- Garantie décennale.

Le diagnostic ayant déjà été réalisé, les dimensions des menuiseries sont estimées et ne pourront être contestées en phase travaux. Le détail des travaux de menuiserie recommandés se retrouvent dans le tableau ci-dessous.

Pièce concernée	Réf.	Type	Dimensions estimées H x L (cm)		Ouverture	Nature (*)	Affaiblissement acoustique RA, tr (Ex: vitrage)	Entrées d'air Nbre (débit) Dn, ew+Ctr	Détails ou Caractéristiques	Qté
Séjour	7	F	150	120	OF 2V	PVC	37 dB 44,2Si(15)I10	1(45 m3/h) 41 dB	cf. état initial	1
Séjour	8	PF	220	180	Coul. 2V	Alu.	37 dB 44,2Si(15)I10	-	cf. état initial	1

Le détail des travaux de ventilation recommandés se retrouvent dans le tableau ci-dessous.

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

Pièce concernée	Travaux	Détail ou caractéristique	Qté
WC /SdB	Entretien de la VMC	<ul style="list-style-type: none"> - Vérification de l'état de fonctionnement de la VMC (bloc moteur notamment) - Contrôle des débits - Vérification de l'état des gaines et raccords - Nettoyage et remplacement des filtres - Toutes Sujétions... 	1 (forfait)
Cuisine	Optimisation de la VMC existante ou installation de VMR ou VMC	<ul style="list-style-type: none"> - Vérification de l'état de fonctionnement de la VMC existante - Création des bouches d'extraction d'air - Installation des VMR ou VMC ou raccordement à la VMC existante - Raccordement du conduit d'extraction vers conduit individuel ou sortie toiture - Réglage de la hotte mécanique en mode recyclage (si hotte) - Toutes Sujétions... 	1
Tout le logement	Détalonnage des portes	<ul style="list-style-type: none"> - Porte cuisine : e ≥ 3 cm (4 cm si ventilation naturelle) - Autres portes : e ≥ 1.5 cm (2 cm si ventilation naturelle) 	8
Chambre2, chambre 3	Installation d'une entrée d'air de 30 m3/h sur menuiserie conservée	<ul style="list-style-type: none"> - Usinage de 2 mortaises en partie haute de la menuiserie - Installation d'une entrée d'air acoustique tel que $D_{n,ew} + C_{tr} \geq 41$ dB 	2
Tout le logement	Diagnostic de conformité sécurité gaz et ventilation en fin de chantier	<ul style="list-style-type: none"> - Vérification de l'état de l'installation intérieure de gaz, du système de ventilation et des équipements à combustion vis-à-vis de la réglementation en vigueur. 	1

Les travaux devront respecter les prescriptions du bureau d'études qui a réalisé le diagnostic et qui sont présentées ci-dessous. À noter que le logement n'est pas concerné par toutes les prescriptions mais seulement celles relatives au détail des travaux présenté ci-avant.

TRAVAUX DE MENUISERIE :

Le tableau ci-dessous présente, à titre indicatif, des exemples de solution en fonction de l'objectif d'isolement $D_{nA,T,Tr}$:

Objectif $D_{nA,T,Tr}$	Vitrage recommandé	Certification Ceko des vitrage	Classement Acotherm des blocs-baies
Jusqu'à 33 dB	10(12)6	AR4	AC2
Jusqu'à 36 dB	44.2Si(15)10	AR5	AC3
Au-delà de 36 dB	66.2Si(20)44.2Si	AR6	AC4

Les menuiseries ayant déjà fait l'objet d'un remplacement en rénovation doivent être déposées. Les nouvelles menuiseries doivent être installées dans le dormant d'origine. Pas de sur-rénovation.

Les menuiseries doivent être équipées d'un double vitrage ITR à isolation acoustique renforcée avec $U_w \leq 1.3$ W/(m².K).

Le classement AEV des menuiseries devra être adapté à la situation géographique et à la hauteur du bâtiment.

Une excellente étanchéité doit être assurée entre le dormant de la nouvelle menuiserie et :

Nous recommandons une ouverture à la française pour les menuiseries. Celle-ci assure une bonne étanchéité entre les ouvrants et les dormants. Pour des objectifs de $D_{nA,T,Tr} > 30$ dB des systèmes de fermeture à frappe sont obligatoire pour les menuiseries coulissantes afin d'assurer une bonne étanchéité entre les ouvrants. L'isolation des coffres de volet roulant inclut, à minima, le traitement des 5 parois intérieures (3 faces arrières et 2 faces latérales) avec un complexe couche lourde (tel que $m_s \geq 8$ kg/m²) + isolant thermo acoustique de type illtec VR (Illbruck) ou Barson (Pintaenac) ou eq.

Les portes d'entrées doivent être remplacées par des portes à âme pleine avec une serrure 3 points au minimum.

L'isolation ou le remplacement de la porte d'entrée inclut les travaux suivants :

- Installation d'un joint d'étanchéité souple compressible en feuille de dormant.
- Installation d'un seuil muni d'un joint souple compressible ;
- Mise en place d'une barre automatique au bas de la porte.

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

Si le remplacement des vitrages des menuiseries existantes est envisagé. L'entreprise des travaux devra s'assurer :

- De la compatibilité du vitrage avec le dormant existant ;
- De l'étanchéité de la menuiserie existante ;
- De la tenue dans le temps de la menuiserie (le poids des vitrages sera au minimum multiplié par 2).

Des travaux de consolidation ou de rénovation (renforcement des charnières, remplacement des joints d'étanchéité...) pourront être entrepris pour s'assurer de la pérennité de la menuiserie dans le temps.

TRAVAUX DE VENTILATION :

Les débits extraits dans chaque pièce de service doivent pouvoir atteindre, simultanément ou non, les valeurs indiquées dans le tableau ci-après :

Nbre de pièces principales du logement	Débits max. extraits en m³/h				
	Cuisine	Salle de bain ou de douches communes ou non avec un cabinet d'aisances	Autre salle d'eau	Cabinet d'aisances	Cabinet d'aisances
				unique	multiple
T1	75	15	15	15	15
T2	90	15	15	15	15
T3	105	30	15	15	15
T4	120	30	15	30	30
T5 et plus	135	30	15	30	30

Source : arrêté du 24 mars 1982

Des entrées d'air de 22,30 ou 45 m³/h (selon pièces) certifiées NF devront être intégrées dans les parties hautes des dormants des menuiseries neuves en usine. L'isolement $D_{n,ew}+C_{tr}$ des entrées d'air menuisées doit être supérieur ou égal à 41 dB.

Les entrées d'air doivent être intégrées dans les menuiseries des pièces de vie (séjour, chambres...). Les menuiseries de la salle de bain, du WC et de la cuisine ne doivent pas être équipées d'entrées d'air.

Les entrées d'air nécessaires sont quantifiées dans la présente note, il faut respecter les niveaux proposés pour les façades impactées pour ne pas dégrader l'efficacité acoustique souhaitée. Les entrées d'air du logement, complétées par la perméabilité à l'air doivent permettre d'obtenir les débits en apport d'air neuf définis dans le tableau ci-dessus et assurer le fonctionnement des appareils à combustion présents dans le logement.

La VMC/VMC-gaz doit être raccordée à chaque pièce de service (Cuisine, SdB, WC...). L'installation d'une VMC peut être complétée par la mise en œuvre de VMR. L'installation d'aérateurs ponctuels de type VMP est proscrite.

Le système d'extraction mécanique (VMC/VMC-gaz ou VMR) doit être compatible avec les appareils à combustion présents dans le logement et ne devra pas entraîner d'inversion de tirage lors de l'allumage de certains foyers fonctionnant par tirage naturel (cf. arrêté du 24 mars 1982).

Les systèmes de VMR de type Vortice, Atlantic ou équivalent doivent être en conformité avec l'arrêté du 24/03/82 et doivent respecter les points suivants :

- Les systèmes doivent garantir le principe de ventilation générale et permanente avec un balayage des pièces de vie vers les pièces humides (cuisine, sanitaires et salles d'eau) ;
- Au niveau du tableau électrique, l'ensemble des composants électriques doit être relié à un même disjoncteur différentiel ;
- Les systèmes ne doivent pas être munis d'une fonction arrêt dans aucune des pièces, le refoulement d'air vicié dans un conduit collectif commun à plusieurs logements est strictement interdit ; en outre, un conduit individuel devra faire l'objet d'un contrôle d'étanchéité et éventuellement être remis en état avant utilisation.

En habitat collectif, aucun dispositif mécanique individuel, tel qu'une hotte de cuisine équipée d'un ventilateur, ne peut être raccordé à une installation collective de sortie d'air, qu'elle soit mécanique ou à tirage naturel.

ARTICLE 14. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations du présent avenant n°1, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

ARTICLE 15. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

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

Il est signé par toutes les parties et notifié le _____ .

Pour l'Etat,

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

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

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

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

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

Pour la Communauté d'agglomération Val Parisis,

Yannick BOËDEC

Président de la Communauté d'agglomération Val Parisis

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur du développement et de la modernisation
SNCF Réseau Île-de-France

**Annexe 9 : Fiche projet 23002896 modifiée relative à l'avenant
n°1 à la convention des études acoustiques et des travaux sur
le périmètre de la CA Val Parisis**

**DOSSIER N° 23002896 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France –
Convention pour la réalisation d'études et travaux d'isolations acoustiques de façades sur le
territoire de la CA Val Parisis**

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

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

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

Action : 477003011- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	104 780,00 € HT	25,00 %	26 195,00 €
	Montant total de la subvention		26 195,00 €

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 GENERALE ADJOINTE
FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention d'investissement pour la réalisation d'études acoustiques et des travaux d'isolations acoustiques de façades sur le territoire de la communauté d'agglomération Val Parisis, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Dates prévisionnelles : 1 juin 2023 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette fiche projet, adoptée par délibération n° CP2023-149 du 1er juin 2023 est modifiée par délibération n° CP2025-289 du 20 novembre 2025. Elle est associée à l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la CA Val Parisis, également adopté par la délibération n° CP2025-289.

Cette modification a pour objet de financer, en sus des études, les travaux d'isolation acoustique de façades de l'unique logement concerné par un PNBF à l'issue des études. Il est sans impact sur les participations des financeurs.

La convention associée à cette subvention a pour objet le financement d'études acoustiques et des travaux d'isolations acoustiques de façades sur le territoire de la communauté d'agglomération Val Parisis et en particulier pour un logement PNBF situé au 25 rue du Port aux Vins à Herblay.

Ce projet intervient dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention d'intention pour l'accompagnement du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en île-de-France, adoptée par délibération n° CR 2021-016 du 4 février 2021.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût des études et des travaux s'élève à 104 780 €.

Le plan de financement est le suivant :

- l'Etat à 10%,
- la Région à 25 %,
- la Communauté d'agglomération Val Parisis à 25%,
- SNCF Réseau à 40 % (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau).

La participation de SNCF Réseau à 40% est issue des produits de cession des filiales du Groupe SNCF dans le cadre du Plan de relance conclu avec l'État sus-visé.

Localisation géographique :

- CA VAL PARISIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Réalisation des études acoustiques	91 957,00	87,76%
Frais de MOA	3 143,00	3,00%
Travaux d'isolation acoustique de façades à Herblay	9 680,00	9,24%
Total	104 780,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	10 478,00	10,00%
Région (sollicitée)	26 195,00	25,00%
Communauté d'agglomération Val Parisis (en cours d'attribution)	26 195,00	25,00%
SNCF Réseau dans le cadre du plan de relance (en cours d'attribution)	41 912,00	40,00%
Total	104 780,00	100,00%