DÉLIBÉRATION N°CP 2021-251
DU 22 SEPTEMBRE 2021

DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU la délibération n° CP 13-419 du 04 mai 2013 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement des études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma directeur du RER D – Modernisation des Gares » ;

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

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

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération du n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

VU la délibération n° CP 15-695 du 8 octobre 2015 approuvant la convention relative au financement des études avant-projet/projet (APO) et études d'avant-projet (AVP) des schémas directeurs des RER C et RER D et modifiée par avenant approuvé par délibération n° CP 2017-121 du 8 mars 2017 ;

VU la délibération n° CR 08-16 du conseil régional d'Île-de-France du 18 février 2016 relative à la mesure " 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens " ;

VU la délibération n° CR 2017-51 du conseil régional d'Île-de-France du 9 mars 2017 relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité modifiée par délibération n° CP 2017-191 du 17 mai 2017 et par délibération n° CP 2018-494 du 21 novembre 2018 ;

VU la délibération n° CP 2017-383 du 20 septembre 2017 approuvant la convention de financement relative aux études d'Avant-Projet d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B ;

VU la délibération n° CP 2018-082 du 16 mars 2018 approuvant la convention de financement des travaux d'adaptation des installations ferroviaires pour le site de maintenance de Vaires-sur-Marne sur la ligne E du RER ;

VU la délibération n° CP 2018-082 du 16 mars 2018 relative à la convention portant sur l'adaptation des infrastructures pour le déploiement du Régio2N sur la ligne R (travaux phase 2) et modifiée par avenant approuvé par délibération n° CP 2018-435 du 17 octobre 2018 ;

VU la délibération n° CP 2018-251 du 4 juillet 2018 approuvant la convention de financement des études préliminaires en vue des travaux d'adaptation des installations ferroviaires pour le

déploiement du RER NG sur la ligne E du RER ;

VU la délibération n° CP 2018-331 du 19 septembre 2018 approuvant la convention relative aux études Projet et travaux du second quai de la gare de Créteil-Pompadour ;

VU la délibération n° CP 2018-435 du 17 octobre 2018 relative à l'approbation de l'avenant n°1 à la convention portant sur l'adaptation des infrastructures pour le déploiement du Régio2N sur la ligne R (travaux phase 2) ;

VU la délibération n° CP 2020-049 du 4 mars 2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des adaptations des infrastructures pour le déploiement de la NAT sur la Ligne J-APO-REA ;

VU la délibération n° CP 2020-155 du 27 mai 2020 approuvant la convention de financement relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 3 ;

VU la délibération n° n° CP 2020-469 du 18 novembre 2020 approuvant la convention de financement n° 1, relative au développement et déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D, prédisposition des postes, études PRO et premiers travaux SNCF et RATP ;

VU la délibération n° CP 2021-112 du 1er avril 2021 approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études de projet et la réalisation des travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MING ;

VU la délibération n° CR 2021-038 du 2 juillet 2021 relative aux délégations de pouvoir du conseil régional à sa Présidente ;

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

VU la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier du Conseil régional d'Île-de-France ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour l'année 2021 ;

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 2021-251 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 B – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du matériel roulant MING – Poursuite des études Projet et Travaux – Convention n°5 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **24 150 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **24 150 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

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

Article 2 :

Décide de participer au financement du projet « RER B – Adaptation des infrastructures – avenant n°1 à la convention études avant-projet » 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 **1 178 800 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **1 178 800 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

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

Article 3 :

Approuve et autorise la présidente du conseil régional à signer l'avenant « Schémas directeur des RER C et D – Avenant n°2 à la convention études avant-projet/projet » joint en annexe 4. L'avenant est sans incidence budgétaire pour la Région.

Article 4 :

A la suite d'une erreur matérielle, il convient d'approuver la nouvelle version de la convention modifiant l'article erroné de la convention et d'autoriser la présidente à la signer.

Approuve la modification de la clé de financement figurant à l'article 4.4 de la convention initialement approuvée par délibération n° CP 2020-469 du 18 novembre 2020, selon les termes de la convention jointe en annexe 5 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Gare de Villeneuve-Saint-Georges - convention AVP » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 275 750 €**.

Subordonne le versement de la 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 **1 275 750 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :
- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11110 « Modernisation des gares RER D ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Création d'un second quai en gare de Créteil-Pompadour – Avenant n°1 à la convention PRO-REA » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **2 199 190 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **2 199 190 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :
- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11104 « Schéma Directeur – RER D ».

Article 7 :

Décide de participer au financement du projet « RER E – Adaptation des installations ferroviaires pour le site de maintenance de Vaires-sur-Marne – Avenant n°1 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 780 407 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **1 780 407 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :
- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »

- Opération 11105 « Schéma Directeur – RER E ».

Article 8 :

Décide de participer au financement du projet « RER E – Adaptation des infrastructures existantes en vue du déploiement du RER NG – Convention travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 933 044 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **1 933 044 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :
- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11105 « Schéma Directeur – RER E ».

Article 9 :

Décide de participer au financement du projet « RER E - Adaptation du garage de Gretz local en vue du déploiement du RER NG - Convention études et travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **775 540 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **775 540 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :
- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11105 « Schéma Directeur – RER E ».

Article 10 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne J - Adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT sur la Ligne J entre Mantes et Vernon- Convention travaux n°2 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **2 975 000 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **2 975 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11111 « Schéma de secteur Transilien – Ligne J ».

Article 11 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne J - Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes - Etudes préliminaires (EP) » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **350 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **350 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11111 « Schéma de secteur Transilien – Ligne J ».

Article 12 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne N – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du Régio2N – Convention travaux n°4 » 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 **29 381 800 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **29 381 800 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2021.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11114 « Schéma de secteur Transilien – Ligne N ».

Article 13 :

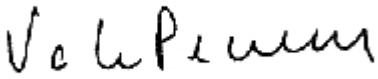
Suite à une erreur matérielle, il est nécessaire de préciser une date prévisionnelle de démarrage anticipé dans la fiche projet 18011610 figurant en annexe 1 du présent rapport.

Approuve la modification de la date prévisionnelle de démarrage de l'opération « Ligne Transilien R – Avenant n° 1 à la convention relative au financement des travaux d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du Régio2N » mentionnée dans la fiche projet 18011610 en annexe 1 du présent rapport.

Article 14 :

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 33- 10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier, prorogée par la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021.

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



VALÉRIE PÉCRESSE

Acte rendu exécutoire le 22 septembre 2021, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 22 septembre 2021 (référence technique : 075-237500079-20210922-lmc1123600-DE-1-1) et affichage ou notification le 22 septembre 2021.

Dans les deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, cet acte administratif est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent.

ANNEXES A LA DELIBERATION

Annexe 1 : Fiches projet en masse

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21005676 - RER D - GARE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES - CONVENTION AVP

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041713-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 430 000,00 € HT	52,50 %	1 275 750,00 €
		Montant total de la subvention	1 275 750,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES & CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D'IVRY
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur STEFAN BURKLE, Directeur

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour financer les études d'Avant-Projet de la gare de Villeneuve-Saint-Georges inscrite au Schéma directeur du RER D.

Dates prévisionnelles : 24 septembre 2021 - 18 septembre 2023
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Le projet de convention a pour objet le financement des études d'Avant-projet de la désaturation de la gare RER D de Villeneuve-Saint-Georges. Elle est imbriquée dans un projet global de mise en accessibilité de la gare.

La convention des études d'Avant-Projet s'élève à 2 430 000 € courants et porte en intégralité sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions. Le coût objectif total de l'opération sera connu à l'issue de ces études.

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

Détail du calcul de la subvention :
Les études d'Avant-projet sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 2 430 000 €, répartis entre :

- l'Etat à 22,50% (soit 546 750 €),
- la Région à 52,50% (soit 1 275 750 €),
- SNCF Gares & Connexions à 25% (soit 607 500 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Modernisation des gares RER D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etude passerelle	154 425,00	6,35%
Frais de maîtrise d'oeuvre	594 357,00	24,46%
Frais de maîtrise d'ouvrage	161 158,00	6,63%
Maîtrise d'ouvrage	180 911,00	7,44%
Etude abris de quais	59 028,00	2,43%
Frais de maîtrise d'oeuvre	227 189,00	9,35%
Frais de maîtrise d'ouvrage	61 602,00	2,54%
Maîtrise d'ouvrage	69 152,00	2,85%
Etude berges de seine	57 114,00	2,35%
Frais de maîtrise d'oeuvre	219 824,00	9,05%
Frais de maîtrise d'ouvrage	59 605,00	2,45%
Maîtrise d'ouvrage	66 910,00	2,75%
Etude quai 5	73 433,00	3,02%
Frais maîtrise d'oeuvre	282 630,00	11,63%
Frais de maîtrise d'ouvrage	76 635,00	3,15%
Maitrise d'ouvrage	86 027,00	3,54%
Total	2 430 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région	1 275 750,00	52,50%
Etat (en cours d'attribution)	546 750,00	22,50%
SNCF Gares & Connexions 'en cours d'attribution)	607 500,00	25,00%
Total	2 430 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21005501 - LIGNE N - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DU REGIO2N- CONVENTION TRAVAUX N°4

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	41 474 000,00 € HT	70,84 %	29 381 800,00 €
		Montant total de la subvention	29 381 800,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux (REA 4) d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Régio2N sur la ligne N.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2018 - 31 décembre 2027
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les premiers travaux (REA) d'infrastructure de la ligne N ont été votés par délibération n° CP 2018-455 du 21 novembre 2018. Afin de respecter le planning de mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage a été contraint de lancer les travaux par anticipation. Les factures seront donc prises en compte à compter du 1er juin 2018.

Description :

IDFM a approuvé le 13 juillet 2016 un programme très ambitieux de renouvellement et de rénovation du matériel roulant Transilien sur le fondement des propositions du groupe SNCF. Ce programme nécessite d'adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble des déploiements de nouveaux matériels roulants.

Lors de la séance de son conseil du 30 mai 2017, Île-de-France Mobilités a décidé l'acquisition du Régio2N (version 105 ou 110m) sur la ligne N.
Les études d'adaptation des infrastructures sont financées dans le cadre de conventions approuvées antérieurement, de même que trois premières phases de travaux ont déjà été financées dans le cadre de conventions approuvées par les commissions permanentes des 21 novembre 2018, 20 novembre 2019 et 27 mai 2020.

La présente convention porte sur le financement de la poursuite des travaux (REA Phase 4) sur la ligne N

Le coût objectif global du projet est estimé à 152 630 000 € courants.

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

Détail du calcul de la subvention :
Les adaptations des infrastructures de la ligne N pour le déploiement du Régio2N sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la présente convention s'élève à 41 474 000 € répartis entre :

- L'Etat à 29,16 % (soit 12 092 200 €),
- La Région à 70,84 % (soit 29 381 800 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne N

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Voies principales - travaux	1 000 000,00	2,41%
Frais de MOA	50 000,00	0,12%
Frais de MOE	300 000,00	0,72%
Provision pour risque	100 000,00	0,24%
Voies de maintenance/garages - travaux	26 310 000,00	63,44%
Frais de MOA	1 316 000,00	3,17%
Frais de MOE	7 893 000,00	19,03%
Provision pour risque	2 631 000,00	6,34%
Travaux gare Saint-Quentin en Yvelines	1 874 000,00	4,52%
Total	41 474 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	29 381 800,00	70,84%
Etat (en cours d'attribution)	12 092 200,00	29,16%
Total	41 474 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21005624 - LIGNE J - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DE LA NAT SUR LA LIGNE J ENTRE MANTES ET VERNON - CONVENTION TRAVAUX N°2

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 250 000,00 € HT	70,00 %	2 975 000,00 €
		Montant total de la subvention	2 975 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux d'adaptation sur la ligne Transilien J en vue du déploiement du Francilien entre Mantes et Vernon (REA 2).

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2019 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Afin de tenir le calendrier des travaux d'adaptation des voies de garages et de maintenance liés au déploiement de nouveaux matériels roulant sur la ligne J, le maître d'ouvrage a été contraint de commencer les études dès le 01 janvier 2019, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016.

Description :
Cette convention a pour objet de financer la poursuite des travaux d'adaptation des infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant sur la ligne J entre Mantes-la-Jolie et Vernon, notamment dans les gares de Rosny-sur-Seine, Bonnières-sur-Seine et Vernon (mise à niveau des quais, installation de pancartes et de balises, mises aux normes de la sonorisation et de l'éclairage...). Les premier travaux avaient été financés par l'avenant passé en CP n°2020-049 du 4 mars 2020.

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

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

Détail du calcul de la subvention :
L'opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 à hauteur de 4 250 000 € selon la clé de répartition suivante :

- Etat à 30% (soit 1 275 000 €),
- Région à 70 % (soit 2 975 000 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne J

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux d'adaptation des insfrastructures	4 000 000,00	94,12%
Pancartes UFR	250 000,00	5,88%
Total	4 250 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	2 975 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	1 275 000,00	30,00%
Total	4 250 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21005694 - RER D - CREATION D'UN SECOND QUAI EN GARE DE CRETEIL-POMPADOUR - AVENANT N°1 A LA CONVENTION PRO-REA

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	3 141 700,00 € HT	70,00 %	2 199 190,00 €
		Montant total de la subvention	2 199 190,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention complémentaire relative aux études Projet et travaux du second quai en gare de Créteil-Pompadour située sur le RER D

Dates prévisionnelles : 19 septembre 2018 - 19 septembre 2025
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'avenant a pour objectif de couvrir les surcoûts liés à la pandémie COVID 19. Ils sont liés à la convention PRO-REA votée initialement à la Commission Permanente n° CP 2018-331 du 19/09/2018.

Description :
Le projet concerne l'extension du « pôle multimodal » de Créteil-Pompadour, mis en service en 2013, situé sur la commune de Créteil. Les travaux consistent en la réalisation d'un second quai ainsi que le prolongement de la passerelle actuelle pour permettre l'accès à ce futur quai par des descentes verticales (ascenseur et escalier).

Le présent avenant consiste à couvrir les surcoûts liés aux interruptions de chantier sur plusieurs mois en 2020 dues notamment à la pandémie COVID 2019 .

Le coût objectif du projet s'élève 23 330 000 € (conditions économiques 01/2014), soit 29 328 700 € courants.

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

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

Détail du calcul de la subvention :
Le montant total des surcoûts constatés sur le périmètre de SNCF Réseau s'élève à
3 141 700 €. Conformément à la convention initiale de 2018, ils sont financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Ils sont répartis entre :
- l'Etat à 30 % (soit 942 510 €),
- la Région à 70 % (soit 2 199 190 €),

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Ouvrage d'art	1 139 986,00	36,29%
Installations de sécurité	650 145,00	20,69%
Communications verticales et installations de quai	30 000,00	0,95%
Autres travaux SNCF Réseau	7 001,00	0,22%
Ressources SNCF	115 000,00	3,66%
Provision pour risques	429 858,00	13,68%
Frais maîtrise d'oeuvre	689 710,00	21,95%
Frais maîtrise d'ouvrage	80 000,00	2,55%
Total	3 141 700,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	2 199 190,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	942 510,00	30,00%
Total	3 141 700,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21005795 - Ligne J - Communications de rabattement en gare de Bois-Colombes - études préliminaires (EP)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	500 000,00 € HT	70,00 %	350 000,00 €
		Montant total de la subvention	350 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, Président

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 24 septembre 2021 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Cette affectation a pour but de financer les études préliminaires des communications de rabattement en gare de Bois-Colombes. Ce projet vise à permettre d'augmenter la desserte de la gare de Bois-Colombes pour offrir un accès plus large au Grand Paris Express en la rendant accessible aux trains de la ligne J6.

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

Détail du calcul de la subvention :
Le financement de la présente convention est assuré par :
- l'Etat à hauteur de 30% (soit 150 000 €)
- la région Ile-de-France à hauteur de 70% (soit 350 000 €).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne J

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Acquisitions de données	50 000,00	10,00%
Etudes d'infrastructures	120 000,00	24,00%
Etudes d'exploitation	120 000,00	24,00%
Etudes de robustesse	120 000,00	24,00%
Etudes socio-économiques	40 000,00	8,00%
MOA suivi de projet	50 000,00	10,00%
Total	500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	350 000,00	70,00%
Etat (attribution en cours)	150 000,00	30,00%
Total	500 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21008274 - LIGNE RER E - ADAPTATION DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES POUR LA REALISATION DU SITE DE MAINTENANCE DE VAIRES-SUR-MARNE - AVENANT N°1 A LA CONVENTION TRAVAUX

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 543 438,00 € HT	70,00 %	1 780 407,00 €
		Montant total de la subvention	1 780 407,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : adaptation des installations ferroviaires nécessaires à la réalisation du site de maintenance et garage de Vaires-sur-Marne.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2018 - 1 janvier 2026
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'avenant a pour objectif de couvrir les surcoûts constatés sur l'opération. La prise en charge des surcoûts est liée à la convention votée par délibération de la commission permanente du 18 mars 2018 (rapport n° CP2018-082), à travers laquelle un démarrage anticipé des travaux a été accordé à compter du 1er janvier 2018.

Description :
L'objectif de l'investissement est de réaliser les travaux d'adaptation des installations du réseau ferré national nécessaires à la réalisation d'un site de garage et de maintenance du RER E à Vaires-sur-Marne (77). A ce titre, une subvention initiale a été accordée le 18 mars 2018 (rapport n° CP2018-082) par délibération de la commission permanente.

La maitrise d'ouvrage a informé les partenaires d'un dépassement du coût de l'opération. Ce surcoût a fait l'objet d'une expertise réalisée par IDFM. La présente subvention porte donc sur la subvention complémentaire demandée par la maitrise d'ouvrage, permettant de prendre en charge les surcoûts constatés sur l'opération.

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

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

Détail du calcul de la subvention :
Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le coût d'objectif s'élèvait à 13 821 562 € dans le cadre de la subvention initiale accordée en 2018.

Considérant le surcoût constaté sur l'opération, le montant total de l'opération s'élève désormais à 16 365 000 €, soit un surcoût de 2 543 438 €, objet du présent avenant, financé comme suit :
- 30% par l'État (soit 763 031 €),
- 70% par la Région (soit 1 780 407 €).

Localisation géographique :
- VAIRES-SUR-MARNE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER E

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L’organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	2 111 053,00	83,00%
MOA/MOE	394 233,00	15,50%
Provisions pour risques	38 152,00	1,50%
Total	2 543 438,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	763 031,00	30,00%
Région	1 780 407,00	70,00%
Total	2 543 438,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21008282 - SCHEMA DIRECTEUR RER E - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES EN VUE DU DEPLOIEMENT DU RER NG – CONVENTION TRAVAUX

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 761 492,00 € HT	70,00 %	1 933 044,00 €
		Montant total de la subvention	1 933 044,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux travaux d'adaptation des infrastructures existantes pour le déploiement du nouveau matériel roulant NG sur la ligne E du RER.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2021 - 31 décembre 2024
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Une demande de démarrage anticipé des travaux est formulée par la maitrise d'ouvrage afin de lui permettre de respecter le calendrier de livraison du SDMR sur la ligne E du RER et de garantir le déploiement du nouveau matériel roulant à horizon 2022. Considérant ce contexte, la date d'éligibilité des dépenses est fixée au 1er janvier 2021.

Description :
Lors de la séance de son Conseil d'administration du 13 juillet 2016, IDFM a décidé d'acquérir et de déployer des rames nouvelle génération dites « NG » sur la ligne E du RER.

Cette subvention vise à financer les travaux d'adaptation des infrastructures du réseau SNCF pour le déploiement de ce nouveau matériel roulant, dont :
- l'adaptation du gabarit horizontal en zone de quai nécessaire à la circulation du RER NG sur la ligne E existante de Paris Est,
- les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare des RER NG : adaptation des pancartes, pose des euro-balises, déplacement des installations techniques en voie nécessaires à la visibilité des signaux et au respect du point d'arrêt.

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

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

Détail du calcul de la subvention :
L'opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020. Le coût objectif n'est pas encore connu.
Le montant global des travaux de la convention s'élève à 2 761 492 €, réparti entre :
-l'Etat : 828 448 € (soit 30%),
-la Région : 1 933 044 € (soit 70%).

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER E

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	2 372 952,00	85,93%
Maitrise d'ouvrage	72 054,00	2,61%
Maitrise d'oeuvre	216 604,00	7,84%
Provision pour risques	99 882,00	3,62%
Total	2 761 492,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	828 448,00	30,00%
Région (sollicitée)	1 933 044,00	70,00%
Total	2 761 492,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21008287 - RER E - ADAPTATION DU GARAGE DE GRETZ LOCAL EN VUE DU DEPLOIEMENT DU RER NG – CONVENTION ETUDES ET TRAVAUX

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 107 914,00 € HT	70,00 %	775 540,00 €
		Montant total de la subvention	775 540,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux études et aux travaux en faveur de l'adaptation du garage de Gretz local pour le déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération sur la ligne E du RER.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2021 - 31 décembre 2024
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Une demande de démarrage anticipé des travaux est formulée par la maitrise d'ouvrage afin de lui permettre de respecter le calendrier de livraison du SDMR sur la ligne E du RER et de garantir le déploiement du nouveau matériel roulant à horizon 2022. Considérant ce contexte, la date d'éligibilité des dépenses est fixée au 1er janvier 2021.

Description :
Cette subvention vise à financer les études et les travaux d'adaptation du garage de Gretz local en vue du déploiement du RER NG sur la ligne E du RER.

La subvention permet de financer les études préliminaires, les acquisitions de données complémentaires, les études d'avant-projet et de projet, les dossiers de consultation des entreprises ainsi que la réalisation des travaux sur les 4 voies de services du garage de Gretz local.

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

Détail du calcul de la subvention :
L'opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020. Le coût objectif n'est pas encore connu.
Le montant global des études et travaux de la convention s'élève à 1 107 914 €, réparti entre :
-l'Etat : 332 374 € (soit 30%),
-la Région : 775 540 € (soit 70%).

Localisation géographique :
- GRETZ-ARMAINVILLIERS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER E

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes	136 749,00	12,34%
Travaux	767 299,00	69,26%
Maitrise d'ouvrage	39 257,00	3,54%
Maitrise d'oeuvre	44 658,00	4,03%
Provision pour risque	119 951,00	10,83%
Total	1 107 914,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	332 374,00	30,00%
Région (sollicitée)	775 540,00	70,00%
Total	1 107 914,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21007273 - RER B – ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DU MATERIEL ROULANT MING - POURSUITE DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX - CONVENTION n°5

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	34 500 000,00 € HT	70,00 %	24 150 000,00 €
		Montant total de la subvention	24 150 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination	:	RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
Adresse administrative	:	54 QUAI DE LA RAPEE 75012 PARIS CEDEX 12
Statut Juridique	:	Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
Représentant	:	Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative à la poursuite des études Projet et Travaux concernant l'adaptation des infrastructures du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING.

Dates prévisionnelles : 24 septembre 2021 - 24 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Par délibération en date du 22 mars 2017, le conseil d'administration d'Île-deFrance Mobilités a approuvé les opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant, dit "MING", sur le RER B, dont le programme d'études d'adaptation des infrastructures correspondantes.

La présente convention consiste principalement à financer la poursuite des études projet et travaux nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant MING.

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

Détail du calcul de la subvention :
Le montant global des études et travaux de la convention s'élève à 34 500 000 €, réparti entre :
- l'Etat à 30 % (soit 10 350 000 €),
- la Région à 70 % (soit 24 150 000 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	26 557 770,00	76,98%
MOE	6 257 230,00	18,14%
MOA	1 685 000,00	4,88%
Total	34 500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	24 150 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	10 350 000,00	30,00%
Total	34 500 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-251

DOSSIER N° 21008375 - SCHEMA DIRECTEUR DU RER B - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES - AVENANT n°1 A LA CONVENTION ETUDES AVANT-PROJET

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 684 000,00 € HT	70,00 %	1 178 800,00 €
		Montant total de la subvention	1 178 800,00 €

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 : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les besoins complémentaires RATP sur les études d'Avant-Projet relatives à l'adaptation des infrastructures de la ligne du RER B pour le nouveau matériel roulant.

Dates prévisionnelles : 20 septembre 2017 - 31 décembre 2022
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit d'un avenant, la date de prise en compte des factures (20/09/2017) correspond à la date du vote de la convention initiale (CP2017-383).

Description :
La convention relative à la réalisation des études d'avant-projet a été approuvée par le conseil régional à la commission permanente du 20 septembre 2017.

La RATP a transmis en avril 2021 une note justifiant le besoin de réaliser des études complémentaires suite à la connaissance récente des caractéristiques du nouveau matériel roulant, ainsi que des approfondissements d'études. Après expertise des éléments transmis par le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités a considéré que ces nouvelles demandes étaient justifiées. Les financeurs ont donné leur accord pour abonder la convention AVP sur le périmètre RATP.

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

tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :
Les études sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020.
Le montant global de l'avenant s'élève à 1 684 000 € réparti entre :
- L'Etat à hauteur de 505 200 € (30 %),
- La Région à hauteur de 1 178 800 € (70 %).

Cet avenant porte la subvention globale RATP à un montant de 9 684 000€.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
besoins complémentaires RATP	1 684 000,00	100,00%
Total	1 684 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	505 200,00	30,00%
Région Île-de-France	1 178 800,00	70,00%
Total	1 684 000,00	100,00%

Commission permanente du 16 mars 2018 - CP2018-082

DOSSIER N° 18000024 - LIGNE TRANSILIEN R - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES EN LIEN AVEC LE DEPLOIEMENT DU REGIO2N - CONVENTION DE FINANCEMENT REA N°2

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 017 837,00 € HT	70,00 %	4 212 485,90 €
		Montant total de la subvention	4 212 485,90 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, PRESIDENT

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les travaux d'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien R - phase 2

Dates prévisionnelles : 1 octobre 2016 - 1 octobre 2022
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Afin de tenir le calendrier de livraison du Regio2N sur la ligne Transilien R, le maître d'ouvrage a été contraint de débuter les études dès le 01 octobre 2016, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée.

Description :
Île-de-France Mobilités a approuvé le 13 juillet 2016 un programme très ambitieux de renouvellement et de rénovation du matériel roulant Transilien sur le fondement des propositions du groupe SNCF.

Les nouveaux matériels roulants sont une composante déterminante de l'amélioration de la qualité de service sur les lignes ferrées du réseau francilien :
- réponse à la saturation du réseau, en limite de capacité,
- fiabilisation de la robustesse d'exploitation avec des matériels plus performants (freinage, accélération)
- amélioration de la disponibilité (fiabilité).

Le projet consiste à financer les adaptations d'infrastructure liées au déploiement du matériel roulant Regio2N sur la ligne R, notamment sur les branches situées entre Melun et Montereau/Souppes.

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

Détail du calcul de la subvention :
Les travaux d'adaptation de l'infrastructure sur la ligne Transilien R sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global des travaux s'élève à 6 017 837 € financé par :
- la Région à 70 % (soit 4 212 485,90 €),
- l'Etat à 30 % (soit 1 805 351,10 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2018

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Adaptation infrastructure entre Melun/Montereau via Fontainebleau - REA	1 155 000,00	19,19%
Adaptation infrastructure entre Moret/Montargis - REA	2 977 000,00	49,47%
Adaptation infrastructure entre Melun/Montereau via Hericy - REA	1 885 837,00	31,34%
Total	6 017 837,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France	4 212 485,90	70,00%
Etat	1 805 351,10	30,00%
Total	6 017 837,00	100,00%

Annexe 2 : Convention RER B MING RATP

2021

Schéma Directeur du Matériel Roulant
RER B (déploiement du MI20)

Adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du Matériel Interconnecté Nouvelle Génération (MI20)

Convention de financement n°5
relative à la poursuite des études
Projet et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP

21FER021

îledeFrance mobilités

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Région îledeFrance
Conseil régional

RATP

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 des Opérations 9
3.2.1. Identification des maitres 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. Estimation du coût de l'Opération 10
4.2. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage 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 12
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 des Bénéficiaires 13
Article 5. Modalités de contrôle 14
5.1. Par les financeurs 14
5.2. Par Île-de-France Mobilités 14
5.3. Intervention d'experts 14
Article 6. Audit 14
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 15
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention 15
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 15
8.2. Comité des financeurs 16
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs 17
8.4. Suivi de la communication institutionnelle 17
Article 9. Modification des avant-projets 18
Article 10. Bilan physique et financier de l'Opération 18
Article 11. Propriete, communication et diffusion des etudes 19
Article 12. Dispositions générales 19
12.1. Modification de la convention 19
12.2. Règlement des litiges 19
12.3. Résiliation de la convention 19
12.4. Date d'effet et durée de la convention 20
12.5. Mesures d'ordre 20

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 ,

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 12e arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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 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°2021/ en date du ,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2021-005 du 4 février 2021;

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

Vu la délibération n° 2018/540 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 validant les études préliminaires pour l'adaptation des infrastructures RATP et SNCF du RER B pour le déploiement du MING,

Vu la délibération n° CP2021-112 du 1er avril 2021 du Conseil Régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études Projet et travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MING,

Vu la délibération n° du Conseil d'Île-de-France Mobilités du approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études Projet et travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MING,

Vu la délibération de la Commission permanente n° du du Conseil Régional d'Île-de-France approuvant la présente convention,

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

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures RATP pour le déploiement du MI20, y compris des systèmes et infrastructures de télécommunication nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités prévues sur le MI20 nécessitant des échanges sol-bord et des systèmes d'informations et services (Systèmes serviciels) et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil du STIF a approuvé des Opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MI20 sur le RER B :

- les caractéristiques fonctionnelles des futurs matériels roulants MI20 pour une mise en service à partir de 2025,
- le financement de la rénovation du matériel roulant MI84 pour un montant de 90,52 M€ (CE 12/2016),
- l'Avant-Projet de l'Opération de création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye,
- le Schéma de Principe de l'Opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau,
- le Schéma de Principe de l'Opération RER B de création de voies de garages de Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
- le programme d'études d'adaptation des infrastructures du RER B pour l'arrivée des nouveaux matériels MI20.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures RATP au déploiement du nouveau matériel roulant dit MI20. Elle permet d'engager la poursuite du Projet.

Les adaptations de l'infrastructure à réaliser ont été identifiées dans des Etudes préliminaires, mises à jour et remises à Île-de-France Mobilités en novembre 2018 par la RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Elles ont été approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018. S'agissant des travaux à réaliser par la RATP, les études préliminaires ont permis d'identifier notamment les adaptations suivantes :

- Renforcement de l'alimentation électrique ;
- Adaptation au gabarit du MI20, dont notamment traitement du gabarit des quais et de leur altimétrie ;
- Traitement des conditions d'évacuation en gare, compte tenu notamment de la capacité du MI20 ;

- Renforcement des ouvrages d'art (le cas échéant) et des talus ;
- Adaptation du système KCVP ;
- Adaptation de la signalisation au MI20 ;
- Adaptation de la machine à laver de Massy-Palaiseau ;
- Mise en place le cas échéant d'estacades pour l'accès à la cabine des conducteurs ;
- Protection des faisceaux de garage ;
- Mise en place des systèmes et infrastructures de télécommunication nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités prévues sur le MI20 nécessitant des échanges sol-bord, et en particulier l'Information Voyageurs dynamique et la vidéo-protection en temps réel.

Les estimations du coût de chacun des lots définis ci-dessus et le coût global du Projet seront remis à jour au fur et à mesure du rendu des AVP correspondants à Île-de-France Mobilités et de leur validation par ce dernier.

La présente convention concerne la poursuite des Etudes Projet et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP, notamment le périmètre défini à l'article 2.1.

Lorsque la réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation, le CPER 2015-2020 prévoit que les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'Opérations peuvent être éventuellement pris en charge par les financeurs du Projet, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'IDFM, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France.

Dans le cadre du Projet, les avant-projets (AVP) administratifs relatifs aux lots « renfort de l'alimentation électrique traction phase 1 » et « adaptations des infrastructures au gabarit du MI20 (phase 1) » ont été validés par le Conseil d'Ile de France Mobilités pour des montants respectifs (hors coût d'AVP) de 18,2 M€ CE2018 et 94,6 M€ CE2019.

De plus, les avant-projets (AVP) administratifs relatifs aux lots « amélioration du niveau de sécurité des gares » et « Systèmes Serviciels » ont été validés par le Conseil d' Île-de-France Mobilités d'octobre 2020 pour des montants respectifs (hors coût d'AVP) respectivement de 21,287 M€ CE01/2020 et de 72,5 M€ CE12/2019, dont 34,4 M€ CE12/2019 pour les équipements au sol.

Quant à l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « renfort de l'alimentation électrique phase 2 » il a été validé au Conseil d'Île-de-France Mobilités de décembre 2020 pour un montant (hors coût d'AVP) de 14,23M€ CE01/2020.

Cette convention fait suite à la convention de financement n°4 relative à la poursuite des Etudes Projet et travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MING votée par délibération n° CP2021-112 du 1er avril 2021.

<u>Modalités d'actualisation</u>

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif seront celles des AVP des différentes Opérations. Les maitres d'ouvrage justifieront in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 1,8 % par an au-delà.

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

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des Etudes Projet et travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MI20.

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 du Projet,
- 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 :

« SDMR Ligne B (déploiement du MI20) – convention de financement n°5 des études Projet et des travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MI20 »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les Etudes Projet et les travaux des adaptations nécessaires au déploiement du MI20, notamment les premières Etudes et travaux de la partie sol du projet Systèmes Serviciels.

Le maître d'ouvrage ne peut faire financer sur cette convention de dépenses relatives à la protection des faisceaux, la machine à laver de Massy et l'accès aux trains par les conducteurs, sans accord explicite des financeurs.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage ne peut réaliser, sur un lot dont l'étude d'avant-projet n'aurait pas été validée par Île-de-France Mobilités, de dépenses pour des Etudes de projet ou des travaux au-delà de 500 k€ CE 2018, sauf accord explicite d'Île-de-France Mobilités et des financeurs.

2.2. Délais de réalisation

La date de fin des Etudes et travaux, objet de la présente convention, est prévue à 73 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service du Projet 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 des maitres d'ouvrage

La RATP est maître d'ouvrage du Projet. 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.

A ce titre, 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 des Maîtres d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans les dossiers d'Avant-projets qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes des Avant-projets pour les Opérations mentionnées au 2.1 qui seront validés par le conseil d'Administration d' Île-de-France Mobilités et 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 des Maîtres d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif inscrit dans chaque AVP du Projet validé par Île-de-France Mobilités en euros constants aux conditions économiques de référence dudit AVP.

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.
Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à :

- la réalisation de l'Opération, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 3, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement de l'Opération ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- L'État

- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût de l'Opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **34 500 000 € HT en Euros courants.**

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus déterminée au stade de l'Avant-Projet. Cette provision ci-dessous est relative aux Etudes et travaux, objet de la présente convention.

4.2. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

SDMR Ligne B – Adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20		
REA n°5		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des Coûts**
		en € HT courants
RATP	Travaux	26 557 770 €
	MOE	6 257 230 €
	MOA	1 685 000€
TOTAL		**34 500 000 €**

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 l'Opération.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi du projet.

4.3. Plan de financement

L'Opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en Euros courants HT :

SDMR Ligne B – Adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20

Plan de financement - Montant € courants HT et %			
	Etat	**Région**	**Total**
	30%	**70%**	**100%**
RATP	**10 350 000**	**24 150 000**	**34 500 000**

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 les maîtres d'ouvrage.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.
Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.
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 Etudes 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.

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

4.4.3. Paiement

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

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

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire 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	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

	21/23 rue Miollis 75015 PARIS		
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP Lac C42 54 Quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	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, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la Région Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.6. Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Cet article concerne la gestion des écarts constatés après approbation des dossiers d'Avant-projet correspondant au projet

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum de un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France

Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

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

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

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter des maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude modificative.

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 les maîtres d'ouvrage, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, l'AO et les maîtres 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 du projet 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 du projet.

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

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

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

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

Le suivi du projet s'organise principalement autour des trois 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 Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en Euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AvP correspondants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état 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, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération. Ils sont établis en Euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

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

3/ La communication autour de l'Opération :

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

8.2. Comité des financeurs

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

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

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

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

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

Pendant toute la durée de validité de la convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les financeurs, sans délai :

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

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des 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, les Opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées des avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté à son Conseil.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme du projet, précisé dans l'avant-projet approuvé par Île-de-France Mobilités, ils lui transmettront ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

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

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Chaque 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 présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini dans l'AVP tel qu'il aura été approuvé par Île-de-France Mobilités, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'Opération.

ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention **« Schéma Directeur du RER B –convention de financement n°5 des études Projet et Travaux concernant l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du MI20 ».**

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, à leur demande, en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

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

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

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

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

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

12.2. 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.

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées 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.

12.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

Pour la Région

Valérie PECRESSE

Président du conseil régional d'Île-de-France

Pour la RATP,

Catherine GUILLOUARD

Présidente Directrice Générale

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

Annexes

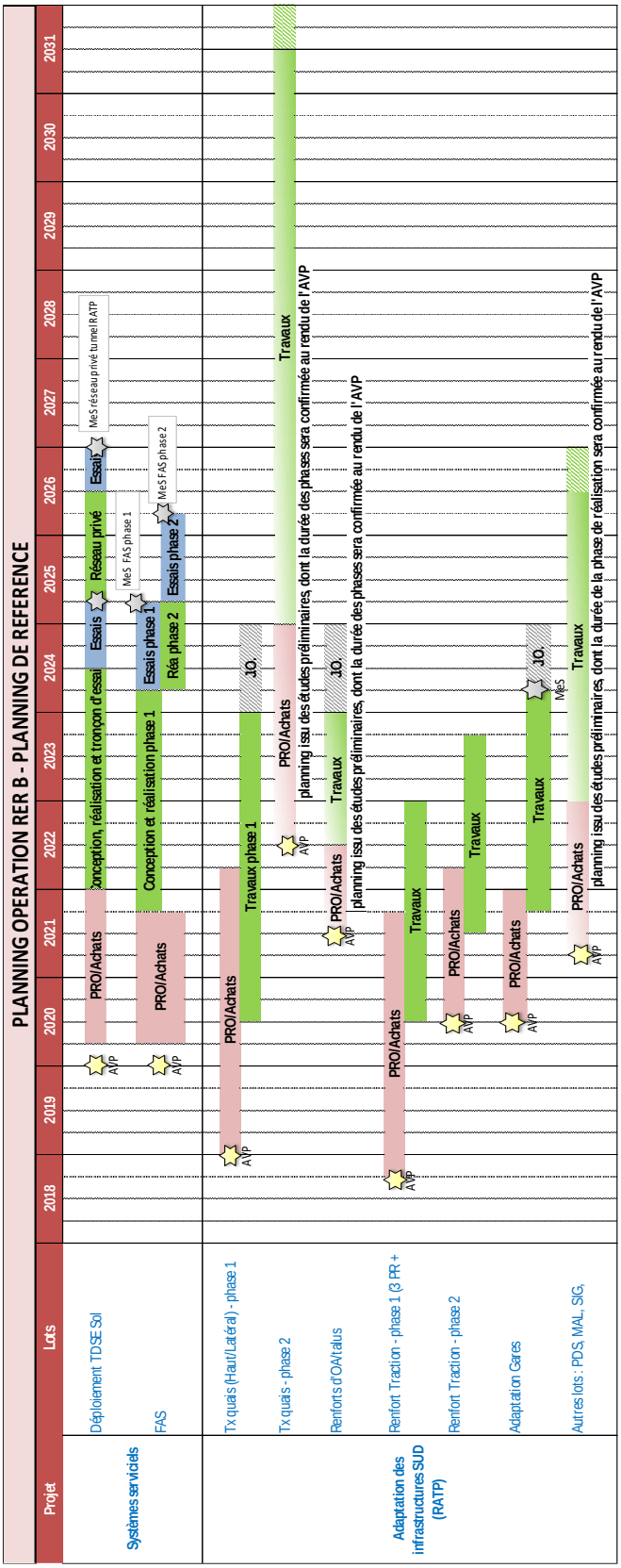
Annexe 1 : Calendrier

Annexe 2 : Organigramme de l'Opération

Annexe 3 : Echéancier 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

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS

€ HT courant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat	1 035 000	2 070 000	2 070 000	2 070 000	2 070 000	724 500	310 500	10 350 000
Région	2 415 000	4 830 000	4 830 000	4 830 000	4 830 000	1 690 500	724 500	24 150 000
TOTAL	3 450 000	6 900 000	6 900 000	6 900 000	6 900 000	2 415 000	1 035 000	**34 500 000**

Annexe 3 : Avenant surcoûts RER B

SCHEMA DIRECTEUR DU RER B - AVENANT N° 1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) POUR L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES DU RER B POUR PERMETTRE LE DEPLOIEMENT DU MI20

21FER018

RATP

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

SNCF

SNCF RÉSEAU

îledeFrance mobilités

Table des matières

Article 1. OBJET de l'avenant N°1 5
Article 2. Modification de l'article 4.1 « ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE » 5
Article 3. Modification de l'article 4.2.1 « Tableau de repartition des couts» 6
Article 4. Modification de l'article 4.2.2 « Couts détaillés » 6
Article 5. Modification de l'article 4.3 « plan de financement » 7
Article 6. Modification de l'annexe 2 « Echéancier previsionnel des autorisations de programme et des depenses » 7
Article 7. Dispositions diverses 1
Article 8. Entree en vigueur 1

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHE-LENOIR, en qualité de Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par Mme Sylvie Charles en qualité de Directrice de Transilien, dûment habilitée à cet effet,

- 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, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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

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°2020/ en date du ,

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

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

VISAS

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2021-005 du 4 février 2021 ;

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

VU la délibération n° 2017/631 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B – études d'avant-projet (dites AVP),

VU la délibération n° CP 2017-383 du 20 septembre 2017 approuvant la convention de financement relative aux études d'Avant-Projet d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B,

VU la délibération n° du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du ……. approuvant le présent avenant,

VU la délibération n° du approuvant le présent avenant,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Le présent avenant porte sur la convention de financement des études d'avant-projet pour l'adaptation des infrastructures RATP et SNCF en vu du déploiement du nouveau matériel roulant MI20 sur le RER B.

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil du STIF a approuvé des Opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MI20 sur le RER B :

- les caractéristiques fonctionnelles des futurs matériels roulants MI20 pour une mise en service à partir de 2025,
- le financement de la rénovation du matériel roulant MI84 pour un montant de 90,52 M€ (CE 12/2016),
- l'Avant-Projet de l'Opération de création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye,
- le Schéma de Principe de l'Opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau,
- le Schéma de Principe de l'Opération RER B de création de voies de garages de Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
- le programme d'études d'adaptation des infrastructures du RER B pour l'arrivée des nouveaux matériels MI20.

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs (ex-SNCF Mobilités) et la RATP ont commencé en septembre 2017 les études d'avant-projet pour l'adaptation des infrastructures du RER B en vu du déploiement du nouveau matériel roulant MI20 sur le RER B .
Ces études font l'objet d'une convention delibérée lors de la commission permanente du 20 septembre 2017 (délibération n° CP 2017-383)

La RATP a transmis en avril 2021 une note visant à présenter les surcoûts des études AVP, résultant notamment d'études complémentaires à mener dues à la méconnaissance des caractéristiques du matériel roulant, ainsi qu'à des études menées avec plus de profondeur afin de mieux détourer les sujets et donc la maitrise des risques pour la suite de l'opération.

Cet avenant vise donc à attribuer une subvention complémentaire à la RATP liée à ces surcoûts. Ainsi, la participation des financeurs est augmentée de 1,684 M€ courants portant le montant de la convention à 14,208 M€ courants.

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant a pour objet d'adapter le plan de financement.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 4.1, 4.2, 4.3 et l'annexe 2.

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 « ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE »

L'article 4.1 « Estimation du coût de l'étude » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP de la présente convention est évalué à 13,834 M€ HT aux conditions économiques de 01/2016.
Compte tenu du planning de réalisation des études (Cf. annexe 3) et des conditions économiques(01/2016) auxquelles le montant de l'AVP a été chiffré lors des études préliminaires, le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP de la présente convention est estimé à 14,208 M€ HT courants, non actualisables et non révisables.

»

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.1 « TABLEAU DE REPARTITION DES COUTS»

L'article 4.2.1 « Tableau de synthèse de répartition des coûts » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«
Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	***Coûts M€ HT constants aux CE 01/2016***	***Coûts M€ courants HT***
RATP	*9,684*	*9,884*
SNCF Réseau	*2,900*	*3,024*
SNCF Voyageurs	*1,250*	*1,300*
TOTAL	***13,834***	***14,208***

»

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.2 « COUTS DETAILLES »

L'article 4.2.2 « Coûts détaillés » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«
Les bénéficiaires fournissent une estimation en euros courants valeur de référence 2017 des postes nécessaires pour mener à bien les études d'AVP :

Etudes d'Avant-projet d'adaptation des infrastructures en ligne du RER B pour le déploiement d'un nouveau matériel roulant

Maître d'ouvrage	***Opération***	***Coût en M€ HT courants***
RATP	*adaptation des quais* *dégagement du gabarit* *adaptation des gares* *renforcement des installations d'énergie électrique* *renforcement des Ouvrages d'Art* *autres adaptations*	*9,884*
SNCF Réseau	*rehaussement des quais* *autres adaptations*	*1,877* *1,147*
SNCF Voyageurs	*équipements des quais* *autres adaptations* *études de flux en gare (EP)*	*0,052* *1,147* *0,101*

TOTAL Etudes AVP	***14,208***

»

ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 4.3 « Plan de financement » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le plan de financement est établi en euros courants, non actualisables et non révisables.

Etudes d'Avant-projet d'adaptation des infrastructures en ligne du RER B pour le déploiement d'un nouveau matériel roulant (€ courants) Montant M€ HT			
	État 30%	***Région 70%***	***Total***
RATP	*2,965*	*6,919*	*9,884*
SNCF Réseau	*0,907*	*2,117*	*3,024*
SNCF Voyageurs	*0,390*	*0,910*	*1,300*
Total	***4,262***	***9,946***	***14,208***

»

ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES »

L'annexe 2 « Echéancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses » de la convention initiale est remplacé par les tableaux suivants :

«

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE EN M€ COURANTS

M€ HT Courants				*TOTAL*
	RATP	*SNCF Réseau*	*SNCF Mobilités*	
Etat	*2,965*	*0,907*	*0,390*	*4,262*
Région	*6,919*	*2,117*	*0,910*	*9,946*
Total	*9,884*	*3,024*	*1,300*	*14,208*

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN M€ COURANTS

M€ HT Courants	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Etat	0,600	0,918	0,623	0,319	0	0,505	2,965
Région	1,400	2,142	1,455	0,743	0	1,179	6,919
Total	2,000	3,060	2,078	1,062	0	1,684	9,884

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RÉSEAU EN M€ COURANTS

M€ HT Courants	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat	0,030	0,092	0,405	0,381	0,907
Région	0,070	0,214	0,945	0,888	2,117
Total	0,100	0,306	1,350	1,268	3,024

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF VOYAGEURS EN M€ COURANTS

M€ HT Courants	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat	0,030	0,046	0,171	0,143	0,390
Région	0,070	0,107	0,400	0,333	0,910
Total	0,100	0,153	0,571	0,476	1,300

»

ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES

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

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR

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

Le présent avenant est établi en 6 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

Pour la Région Île-de-France,

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

Pour la RATP,

Catherine GUILLOUARD
Présidente Directrice Générale

Pour SNCF Voyageurs,

Sylvie CHARLES

Directrice Transilien

Pour SNCF réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 4 : Avenant RER C et D Schémas Directeurs

2021

SCHEMAS DIRECTEURS DES RER C ET D

Avenant n°2 à la Convention 15DPI006– SGP2015CONV060

SCHEMAS DIRECTEURS DES RER C ET D ETUDES AVANT-PROJET/PROJET (APO) ET ETUDES D'AVANT PROJET (AVP)

- **RER C : APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny**
- **RER D : AVP de la reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges**
- **RER D : AVP de la création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour**
- **RER D : AVP de la création d'installations de gestion des situations perturbées au nord de Vert-de-Maisons**

SNCF

Société du Grand Paris

Région ÎledeFrance

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

ÎledeFrance mobilités

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT **6**

ARTICLE 2. ARTICLES MODIFIÉS **7**

2.1 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.A PERIMETRE DE LA CONVENTION 7
2.2 *SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.A CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES* 9
2.3 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 10
2.4 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.1 11
2.5 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.2 13
2.6 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 15
2.7 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.5 17
2.8 SUR LA MODIFICATION DE L'ARTICLE 9.4 20

ARTICLE 3. ANNEXES MODIFIEES **21**

3.1 ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME DE L'OPERATION : 21
3.2 ANNEXE 2 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS ET DES DEPENSES : 21
3.3 ANNEXE 3 : CALENDRIER INDICATIF : 21
3.4 ANNEXE 4 : PROGRAMME DETAILLE DE LA TRANCHE 1 DE L'AMENAGEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE DE BRETIGNY – 'PAGE BLANCHE' : 21

ARTICLE 4. ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT **21**

ARTICLE 5. ARTICLES INCHANGES **21**

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS **22**

ANNEXES 29

Diffusable SNCF RESEAU

ENTRE,

En premier lieu,

- La **Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est situé 2 Mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00048, représentée par Jean-François MONTEILS en sa qualité de président du Directoire,

Ci-après désigné par « **le financeur** ».

En deuxième lieu,

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

En troisième lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,

En quatrième lieu,

- **SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737.**, dont le siège est 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93418 La Plaine St Denis, représenté par **Anne BOSCHE-LENOIR**, directrice générale Adjointe Finances et Achats, dûment habilité à signer la présente convention,

  Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »,

- **SNCF Voyageurs**, société anonyme immatriculée au registre du commerce et des sociétés sous le numéro 519 037 584, numéro SIRET : 519 037 584 08713, dont le siège social est sis 9 rue Jean Philippe Rameau, 93 200 Saint Denis, dûment représentée par **Sylvie CHARLES** en sa qualité de directrice générale de l'activité Transilien.

  Ci-après désignée « **SNCF Voyageurs** ».

Ci-après désignés par « **les maîtres d'ouvrage** », « **les MOA** »

En cinquième lieu,

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

  Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **IDFM** » « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France** », « **STIF** » « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

Ci-après désignés ensemble comme « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

Diffusable SNCF RESEAU

Visas :

Vu le code des transports ;

Vu la loi du 12 juillet 1985 relative à la maitrise d'ouvrage publique et ses rapports avec la maitrise d'œuvre privée, désormais codifiée au Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique ;

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

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

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° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Voyageurs ;

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

Vu la délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France CR n°55-13 du 20 juin 2013 relative à l'approbation du protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2021-005 du 4 février 2021 ;

Vu la délibération n° CP15-695 du 8 octobre 2015 relative à l'approbation de la convention relative au financement des études avant-projet/projet (APO) et études d'avant-projet (AVP) des schémas directeurs des RER C et RER D ;

Vu la délibération n°CP2017-121 du 8 mars 2017 relative à l'approbation de l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études avant-projet/projet (APO) et études d'avant-projet (AVP) des schémas directeurs des RER C et RER D ;

Vu la convention n°15DPI006-2015CONV060 relative aux schémas directeur des RER C et D – Etudes avant-projet/projet (APO) et études d'avant-projet (AVP) du 3 mai 2016 et son avenant n°1 signé le 28 août 2017

Diffusable SNCF RESEAU

Il A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La convention n°15DPI006 – SGP2015CONV060 entre la SGP, la Région, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et le STIF, relative au « financement des études pour les schémas directeurs des RER C - études APO du nœud ferroviaires de Brétigny - et RER D - études AVP », a été signée le 13 avril 2016. Un premier avenant à cette convention a été signé le 28/08/2017, il portait sur le financement des études APO du SA 2019 sur le RER D et l'adaptation de la signalisation entre Paris et Villeneuve.

Lors de la réalisation des études APO tranche 1 de suppression du nœud ferroviaire de Brétigny, une version en cours de travail a été présentée à la commune de Brétigny.

L'un des grands principes du programme travaux, la construction d'un saut de mouton au nord de la gare, n'a pas été accepté par la commune et a conduit SNCF Réseau à rechercher une autre solution pour atteindre les objectifs recherchés, c'est-à-dire permettre :

- d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'ensemble de la ligne et en particulier de sa section la plus chargée (Paris-Brétigny) ;
- une évolution de la desserte par la reprise de la desserte actuellement réalisée par la mission « Z6 » (Versailles Rive Gauche – Versailles Chantiers), qui sera prolongée jusqu'à Brétigny, en cohérence avec l'interconnexion à venir avec le Grand Paris aux Ardoines.

Le transfert au faisceau sud côté pair des voies de deux voies de remisages de RER C, V9 et V13, situées côté impair permet la création d'un pont-rail pour supprimer le passage à niveau n°23 de la voie V1Tour. Cette suppression permet d'augmenter le trafic sur la V1Tour pour atteindre le faisceau sud aménagé pour un retournement efficient des missions « Z6 ».
L'amélioration de la robustesse d'exploitation est quant à elle traitée de façon similaire que pour le précédent projet.

La poursuite des études avec ce nouveau principe de programme travaux ne permet pas de terminer les études dans le délai imparti par la convention n°15DPI006 – SGP2015CONV060.

Le présent avenant a donc pour objet de :

- prolonger la durée de la convention initiale qui doit prendre fin au 31 décembre 2021 ;
- présenter les nouveaux grands principes du programme travaux complet ;
- modifier les modalités de financement et de paiement de la convention.

Diffusable SNCF RESEAU

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de :

- prolonger la durée de la convention
- présenter les nouveaux grands principes du programme travaux complet
- modifier les modalités de financement et de paiement de la convention

Par le présent avenant sont modifiés les articles suivants de la convention initiale :

- Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES
  - A/ RER C
    - Périmètre de la convention

- Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES
  - A/ RER C
    - Calendrier prévisionnel de réalisation des études

- Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT
  - 4.1. Estimation du coût des études objet de la présente convention

- Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT
  - 4.2. Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage
    - 4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires
    - 4.2.2. Coût détaillé par bénéficiaire

- Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT
  - 4.3. Plan de financement

- Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT
  - 4.4. Modalités de versement des subventions par la Société du Grand Paris
    - 4.4.5. Domiciliation

- Article 9. DISPOSITIONS GENERALES
  - 9.4. Date d'effet et durée de la convention

Nota :
Afin de faciliter la lecture, les éléments modifiés par le présent avenant sont écrits en souligné*.*

Diffusable SNCF RESEAU

ARTICLE 2. ARTICLES MODIFIÉS

2.1 Sur la modification de l'article 2.A Périmètre de la convention

- **Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES**
  - **A/ RER C**
    - **Périmètre de la convention**

Les stipulations suivantes :

« L'aménagement complet du nœud de Brétigny permettra notamment :

- *d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'ensemble de la ligne et en particulier de sa section la plus chargée (Paris-Brétigny) ;*
- *une évolution de la desserte par la reprise de la desserte actuellement réalisée par la mission « Z6 » (Versailles Rive Gauche – Versailles Chantiers), qui sera prolongée jusqu'à Brétigny, en cohérence avec l'interconnexion à venir avec le Grand Paris aux Ardoines.*

Les grands principes du programme travaux complet sont les suivants :

- *Création d'un saut-de-mouton au nord des quais pour réceptionner les trains Terminus Brétigny côté pair,*
- *Création d'un terminus RER C dédié côté pair de la gare pour recevoir et « renvoyer » efficacement vers Paris les RER Terminus/Origine Brétigny,*
- *Centralisation de la gestion des circulations dans un poste unique et moderne,*
- *Inversion des diagonales,*
- *Regroupement et développement des garages Transilien dans les faisceaux « banane » et « pair sud »,*
- *Création d'installation de maintenance de rames,*
- *Création d'un poste de gestion des Voies de Service*
- *Suppression des Traversées de Jonction (TJ) à circulation supérieure à 100 km/h.*

Le programme des travaux issu des études de définition du projet a été divisé en deux tranches :

- *la tranche 1 regroupe les éléments du programme travaux qui permettent d'accueillir la mission Z6 à Brétigny. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2021.*
- *La tranche 2 regroupe le reste des travaux.*

Le programme des travaux de la tranche 1 objet de la présente convention de financement est détaillé en annexe 4 de la présente convention.

Le périmètre du financement apporté au titre de la présente convention couvre les études d'avant-projet/projet (APO) de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny.

Les études d'avant-projet et de projet seront menées en ré-utilisant au maximum les études réalisées dans le cadre de l'AVP de l'aménagement du nœud de Brétigny, dans sa version issue du Schéma de Principe de 2009. »

Diffusable SNCF RESEAU

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« L'aménagement complet du nœud de Brétigny permettra notamment :

- d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'ensemble de la ligne et en particulier de sa section la plus chargée (Paris-Brétigny) ;
- une évolution de la desserte par la reprise de la desserte actuellement réalisée par la mission « Z6 » (Versailles Rive Gauche – Versailles Chantiers), qui sera prolongée jusqu'à Brétigny, en cohérence avec l'interconnexion à venir avec le Grand Paris aux Ardoines.

Les grands principes du programme travaux complet sont les suivants :

- Suppression du passage à niveau n°23 du pont route d'Essonville

- Création d'une zone de retournement au faisceau sud pour recevoir et « renvoyer » efficacement vers Paris les RER Terminus/Origine Brétigny,

- Centralisation de la gestion des circulations dans un poste unique et moderne,

- Inversion des diagonales,

- Regroupement et développement des garages Transilien dans les faisceaux « arrière-gare » et « pair sud »,

- Création d'installation de maintenance de rames,

- Intégration de la gestion des Voies de Service dans le PAI intégrable au Centre de Commandement Unifié

- Suppression des Traversées de Jonction (TJ) à circulation supérieure à 100 km/h

Le programme des travaux issu des études de définition du projet a été divisé en deux tranches :

- la tranche 1 regroupe les éléments du programme travaux qui permettent d'accueillir la mission Z6 à Brétigny. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2028.
- La tranche 2 regroupe le reste des travaux.

Le programme des travaux de la tranche 1 objet de la présente convention de financement est détaillé en annexe 4 de la présente convention.

Le périmètre du financement apporté au titre de la présente convention couvre les études d'avant-projet/projet (APO) de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny.

Les études d'avant-projet et de projet seront menées en ré-utilisant au maximum les études réalisées dans le cadre de l'AVP de l'aménagement du nœud de Brétigny, dans sa version issue du Schéma de Principe de 2009 et les études déjà menées au titre de la présente convention. »

… /… suite inchangée

Diffusable SNCF RESEAU

2.2 *Sur la modification de l'article 2.A Calendrier prévisionnel de réalisation des études*

- **Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES**
  - **A/ RER C**
    - **Calendrier prévisionnel de réalisation des études**

Les stipulations suivantes :

« Le délai de réalisation des études d'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est de 32 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.
A réception des études APO réalisées par les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le STIF réalise sous 2 mois sa mission d'expertise.
Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention. »

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« Le délai de réalisation des études d'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est de 114 mois à compter de la notification de la convention par IDFM, soit le 13/04/2016.
A réception des études APO réalisées par les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, IDFM réalise sous 2 mois sa mission d'expertise.
Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention. »

Diffusable SNCF RESEAU

2.3 Sur la modification de l'article 4.1.

- **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**
  4.1. Estimation du coût des études objet de la présente convention

Les stipulations suivantes, telles que modifiées par l'avenant n°1 de la présente convention :

« Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études est évalué à 25 845 k€ HT courants, décomposés comme suit :

- ***17 665 k€ HT constants CE 01/2012, actualisable et non révisable pour les études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny, soit 18 587 k€ HT courants,***

- ***7 258 k€ HT courants non actualisables, non révisables, valeur de référence janvier 2015 pour les études telles que définies à l'article 2.B.*** *»*

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études est évalué à 25 800 K€ HT courants, décomposés comme suit :

- **17 656 k€ HT constants CE 01/2012, actualisable et non révisable pour les études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny, soit 18 542 k€ HT courants.**

- **7 258 k€ HT courants non actualisables, non révisables, valeur de référence janvier 2015** ***pour les études telles que définies à l'article 2.B.***»

Diffusable SNCF RESEAU

2.4 Sur la modification de l'article 4.2.1.

- **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**
  4.2. Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage
  4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires

Les stipulations suivantes :

« Les besoins de financement demandés par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2 sont établis comme suit :

RER C : Montant en k€ actualisable, non révisable pour l'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny		
Bénéficiaires	***Coûts K€ 01/2012 HT***	***Coûts Euros Courants***
SNCF Réseau	***15 880***	***16 708***
SNCF Mobilités	***1 710***	***1 800***
STIF	*75*	*79*
TOTAL	***17 665***	***18 587***
RER D : Montant en k€ valeur de référence 2015, non actualisable, non révisable pour les études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D,		
Bénéficiaires	***Coûts k€ 01/2012 HT***	***Coûts k€ courants (valeur de référence 01/2015)***
SNCF Réseau	*6 478*	*6 611*
SNCF Mobilités	*553*	*542*
STIF	*108*	*105*
TOTAL	***7 139***	***7 258***

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel des dépenses par bénéficiaires. ***»***

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« Les besoins de financement demandés par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2 sont établis comme suit :

RER C : Montant en k€ actualisable, non révisable pour l'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny		
Bénéficiaires	**Coûts K€ 01/2012 HT**	**Coûts Euros Courants**
SNCF Réseau	**15 879**	**16 662**
SNCF Voyageurs	**1 702**	**1 800**
IDFM	75	80
TOTAL	**17 656**	**18 542**

Diffusable SNCF RESEAU

RER D : Montant en k€ valeur de référence 2015, non actualisable, non révisable pour les études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D,		
Bénéficiaires	**Coûts k€ 01/2012 HT**	**Coûts k€ courants (valeur de référence 01/2015)**
SNCF Réseau	6 478	6 611
SNCF Voyageurs	553	542
IDFM	108	105
TOTAL	**7 139**	**7 258**

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel des dépenses par bénéficiaires. »

Diffusable SNCF RESEAU

2.5 Sur la modification de l'article 4.2.2

- **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**
  4.2. Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage
  4.2.2. Coûts détaillés par bénéficiaires

Les stipulations suivantes :

« Chaque bénéficiaire fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet, reprise ci-dessous :

La répartition indicative relative aux études APO pour la tranche 1 de l'aménagement de Brétigny pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale par maître d'ouvrage, actualisable et non révisable.

CE 01/2012	**RER C : Montant en k€ HT en CE 01/2012 de l'APO de la tranche 1 du projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny**			
Postes de dépenses	**SNCF Réseau**	**SNCF Mobilités**	**STIF**	**Total**
Frais MOE	12 380	700	**-**	**13 080**
Frais de MOA	3 280	270	**-**	**3 550**
Provision pour études complémentaires	120	100	**-**	**220**
Frais d'études déjà engagés pour affiner le programme	-	590	**-**	**590**
Communication	100	50	**-**	**150**
Expertise	**-**	**-**	75	**75**
TOTAL	**15 880**	**1 710**	**75**	**17 665**

"

… /… suite inchangée

Diffusable SNCF RESEAU

<u>Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :</u>

« Chaque bénéficiaire fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet, reprise ci-dessous :

La répartition indicative relative aux études APO de l'aménagement de Brétigny pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale par maître d'ouvrage, actualisable et non révisable.

CE 01/2012	**RER C : Montant en k€ HT en CE 01/2012 de l'APO du projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny**			
Postes de dépenses	**SNCF Réseau**	**SNCF <u>Voyageurs</u>**	**<u>IDFM</u>**	**Total**
Frais MOE	12 380	693	**-**	**13 073**
Frais de MOA	3 279	269	**-**	**3 548**
Provision pour études complémentaires	120	100	**-**	**220**
Frais d'études déjà engagés pour affiner le programme	-	590	**-**	**590**
Communication	100	50	**-**	**150**
Expertise	**-**	**-**	75	**75**
TOTAL	**15 879**	**1 702**	**75**	**17 656**

"

<u>… /… suite inchangée</u>

Diffusable SNCF RESEAU

2.6 Sur la modification de l'article 4.3.

- **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**
  4.3. Plan de financement

Les stipulations suivantes :

« Le plan de financement des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est établi en euros courants, actualisables, non révisables, et se situe hors champ d'application de la TVA.

RER C : Montant en k€ HT en euros courants actualisables des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	***Financement SGP (100%)***
SNCF RESEAU	*16 708*
SNCF MOBILITES	*1 800*
STIF	*79*
TOTAL	***18 587***

En conséquence, le plan de financement des études APO de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2012, comme suit :

RER C : Montant en k€ HT valeur 01/2012 des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	***Financement SGP (100%)***
SNCF RESEAU	*15 880*
SNCF MOBILITES	*1 710*
STIF	*75*
TOTAL	***17 665***

»

… /… suite inchangée

Diffusable SNCF RESEAU

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« Le plan de financement des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est établi en euros courants, actualisables, non révisables, et se situe hors champ d'application de la TVA.

RER C : Montant en k€ HT en euros courants actualisables des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	**Financement SGP (100%)**
SNCF RESEAU	**16 662**
SNCF VOYAGEURS	**1 800**
IDFM	**80**
TOTAL	**18 542**

En conséquence, le plan de financement des études APO de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2012, comme suit :

RER C : Montant en k€ HT valeur 01/2012 des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	**Financement SGP (100%)**
SNCF RESEAU	15 879
SNCF VOYAGEURS	1 702
IDFM	75
TOTAL	**17 656**

»

… /… suite inchangée

Diffusable SNCF RESEAU

2.7 Sur la modification de l'article 4.4.5.

- **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**
  4.4. Modalités de versement des subventions par la Société du Grand Paris
  4.4.5. Domiciliation

Les stipulations suivantes :

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

SNCF Réseau :

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

SNCF Mobilités *sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :*

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000062385

Clé : 95

STIF, *sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :*

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

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

	Adresse de facturation	*Nom du service*	*Téléphone / courriel*
SGP	*Société du Grand Paris, 30, avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis*	*Agence comptable Service de centralisation des factures*	*agence.comptable @societedugrandparis.fr*
SNCF Réseau	*DG Finances et achats 15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis*	*Direction Finance et Trésorerie - Unité Crédit Management*	*patricia.langelez@rff.fr*
SNCF	*Transilien SNCF Département Gestion Finances 34 rue du Commandant Mouchotte – 75699 PARIS*	*Division des Investissements*	*01 53 25 86 90 Catherine.doyonnas@sncf.fr*
STIF	*39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS*	*Direction des projets d'investissement Division PFP*	*Gilles.fourt@stif.info*

Diffusable SNCF RESEAU

En cas de trop-perçu, les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro SGP de référence de la convention (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Titulaire : Société du Grand Paris à l'établissement Trésor Public
IBAN (International Bank Account Number)
FR76 1007 1750 0000 0010 0084 373
BIC (Bank Indentifier Code)
TRPUFRP1 »

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

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

SNCF Réseau :

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

SNCF Voyageurs :

Titulaire : SNCF Voyageurs Transilien INV

Banque de France

Titulaire du compte	Etablissement/ Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF TRESO INVEST PROXI TN	SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS	**30001**	**00064**	**00000034753**	**56**
Identification Internationale (IBAN) **IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356**					
Identification internationale de la Banque (BIC) **BDFEFRPPCCT**					

Ile-de-France Mobilités

dont le RIB est le suivant :

Identification nationale (RIB)			
Code Banque	Code Guichet	N° Compte	Clé RIB
10071	75000	00001005079	72

Diffusable SNCF RESEAU

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Société du Grand Paris, 2 Mail de la Petite Espagne CS10011 - 93 212 La plaine Saint-Denis 93200 Saint-Denis	Agence comptable Service de centralisation des factures	agence.comptable @societedugrandparis.fr
SNCF Réseau	DG Finances et Achats 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis	Direction Finance et Trésorerie - Unité Crédit Management	patricia.langelez@reseau.sncf.fr
SNCF Voyageurs	Transilien SNCF Département Gestion Finances 10 rue Camille Moke CS 80001 93212 Saint Denis	Division des Investissements	sophie.leman@sncf.fr
IDFM	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction Ferroviaire Département Systèmes de Transports	christophe.deniau@iledefrance-mobilités.fr

En cas de trop-perçu, les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro SGP de référence de la convention (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Titulaire : Société du Grand Paris à l'établissement Trésor Public
IBAN (International Bank Account Number)
FR76 1007 1750 0000 0010 0084 373
BIC (Bank Indentifier Code)
TRPUFRP1 »

Diffusable SNCF RESEAU

2.8 Sur la modification de l'article 9.4

- **Article 9. DISPOSITIONS GENERALES**
  9.4. Date d'effet et durée de la convention

Les stipulations suivantes, telles que modifiées par l'avenant n°1 de la présente convention :

« La Convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

A titre exceptionnel les dépenses engagées par SNCF Réseau au titre de l'article 2 à compter de l'approbation de l'avenant n°1 par le Conseil de Surveillance de la SGP seront prises en compte.

Sans préjudice des articles 5 et 10.1, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- *Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,*
- *paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.*

La présente convention prendra fin au plus tard le 31/12/2021. »

Sont supprimées et remplacées par les dispositions suivantes :

« La Convention prend effet à compter de sa notification par IDFM à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

A titre exceptionnel les dépenses engagées par SNCF Réseau au titre de l'article 2 à compter de l'approbation de l'avenant n°1 par le Conseil de Surveillance de la SGP seront prises en compte.

Sans préjudice des articles 5 et 10.1, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.

La présente convention prendra fin au plus tard le 31/12/2027. »

Diffusable SNCF RESEAU

ARTICLE 3. ANNEXES MODIFIEES

Les annexes 1 à 4 de la convention initiale sont remplacées leurs homonymes mises à jour en annexe du présent avenant :

3.1 ANNEXE 1 : organigramme de l'opération :

L'annexe mise à jour pour l'opération RERC est jointe en annexe

3.2 ANNEXE 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses :

L'annexe mise à jour pour l'opération RERC est jointe en annexe

3.3 ANNEXE 3 : Calendrier indicatif :

L'annexe mise à jour pour l'opération RERC est jointe en annexe

3.4 ANNEXE 4 : Programme détaillé de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny –'page blanche' :

L'annexe mise à jour pour l'opération RER C est jointe en annexe.

Les éléments du programme travaux sont présentés selon les paragraphes suivants :

- Suppression du passage à niveau n°23 du pont-route d'Essonville
- Côté pair en sortie de gare
- Côté pair accès direct V2Tours vers V2
- Côté pair accès aux voies à quai
- Côté pair accès à V2 à partir du faisceau sud
- Suppression des Traversées de Jonction à circulation supérieure à 100 km/h
- Amélioration de l'exploitation de l'accès au faisceau sud
- Suppression du tiroir 1 sur la ligne 550 000
- Banalisation pour situations perturbées
- Vitesses des communications
- Signalisation

ARTICLE 4. ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa signature par la dernière des Parties et de sa notification à l'ensemble des signataires.

ARTICLE 5. ARTICLES INCHANGES

Les dispositions non modifiées par le présent avenant de la convention initiale et de son avenant n°1 demeurent applicables.

Diffusable SNCF RESEAU

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des parties à l'autre pour les besoins du présent avenant sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour l'Etat

Contact conventionnel
Luc WEINSTEIN
21-23 rue Miollis, 75015 Paris
Tél : 01 40 61 85 52
luc.weinstein@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Ile de France

Contact conventionnel
Nicolas MOUTTE
2, rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
Tel : 01 53 85 64 36
Nicolas.moutte@iledefrance.fr

Pour la Société du Grand Paris

Contact conventionnel
Sarah PARE
2 Mail de la Petite Espagne
CS10011 - 93 212 La plaine Saint-Denis Tel : 01 70 93 07 47
Sarah.PARE@societedugrandparis.fr

.

Pour SNCF Réseau

Contact Opérationnel
Yann PESCHANSKY
10 rue Camille Moke,
Campus Rimbaud
CS 80001
93212 SAINT DENIS
Tél : 06 16 95 91 51
yann.peschanski@reseau.sncf.fr

Contact conventionnel
Flore BELIN-GUYOT
10 rue Camille Moke,
Campus Rimbaud
CS 80001
93212 SAINT DENIS
Tél : 06 30 65 87 31
flore.belin@reseau.sncf.fr

Pour SNCF Voyageurs

Contact Opérationnel
Vincent LHUILLIER
10 rue Camille Moke,
Campus Rimbaud
CS 80001
93212 SAINT DENIS
Tél : 06 30 97 79 96
vincent.lhuillier@sncf.fr

Contact conventionnel
Sophie LEMAN
10 rue Camille Moke,
Campus Rimbaud
CS 80001
93212 SAINT DENIS
Tél : 01 85 56 59 76
sophie.leman@sncf.fr

Pour IDFM

Contact Opérationnel
Stéphane MAILLET
39-41 rue de Châteaudun
75009 PARIS
Tél : 01 82 53 80 50
Stephane.maillet@iledefrance-mobilités.fr

Diffusable SNCF RESEAU

La présente convention est établie en 6 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

Diffusable SNCF RESEAU

Pour la Région

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Diffusable SNCF RESEAU

Pour la SGP,

Jean-François MONTEILS
Président du Directoire

Diffusable SNCF RESEAU

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

Diffusable SNCF RESEAU

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR

Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Diffusable SNCF RESEAU

Pour SNCF Voyageurs,

Sylvie CHARLES
Directrice Transilien

Diffusable SNCF RESEAU

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses

Annexe 3 : Calendrier

Annexe 4 : Programme détaillé de l'opération de modernisation à Brétigny

Diffusable SNCF RESEAU

ANNEXE 1
Organigramme de l'opération

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

- Pour le RER C :

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU
Maître d'ouvrage :
Direction Générale Ile de France – Direction de la Modernisation et du Développement

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF VOYAGEURS
Maître d'ouvrage :
Direction Grands Projets Investissements – TN GPI
Pôle Schémas Directeurs

SUIVI ET EXPERTISE IDFM
Direction Ferroviaire
Département Systèmes de Transports

- Pour le RER D :

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU
Maître d'ouvrage :
Direction Générale Ile de France – Direction de la Modernisation et du Développement

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES
Maître d'ouvrage : Direction de la Stratégie, innovation et développement
Département Investissement - Développement
Division Schémas Directeurs / Etudes Prospectives

SUIVI ET EXPERTISE STIF
Direction des projets d'Investissement
Division des Projets Ferroviaires et Pôles

Diffusable SNCF RESEAU

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

APPEL DE FONDS DEJA REALISES ET ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU/VOYAGEURS ET IDFM EN K€

POUR LE RER C :

Appels de fonds déjà réalisés
Appels de fonds prévisionnels

k€ $CE_{01/2012}$	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
SNCF Réseau	1 619	1 231	3 206	2 050	154	7 619	15 879
SNCF Voyageurs	0	0	206	579	0	917	1 702
IDFM	0	0	0	0	0	75	75

k€ courants	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	Total
SNCF Réseau	1 529	1 217	3 243	2 120	161	8 392	16 662
SNCF Voyageurs	0	0	209	599	0	992	1 800
IDFM	0	0	0	0	0	80	80

Diffusable SNCF RESEAU

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES APPELS DE FONDS DEJA REALISES

POUR LE RER C :

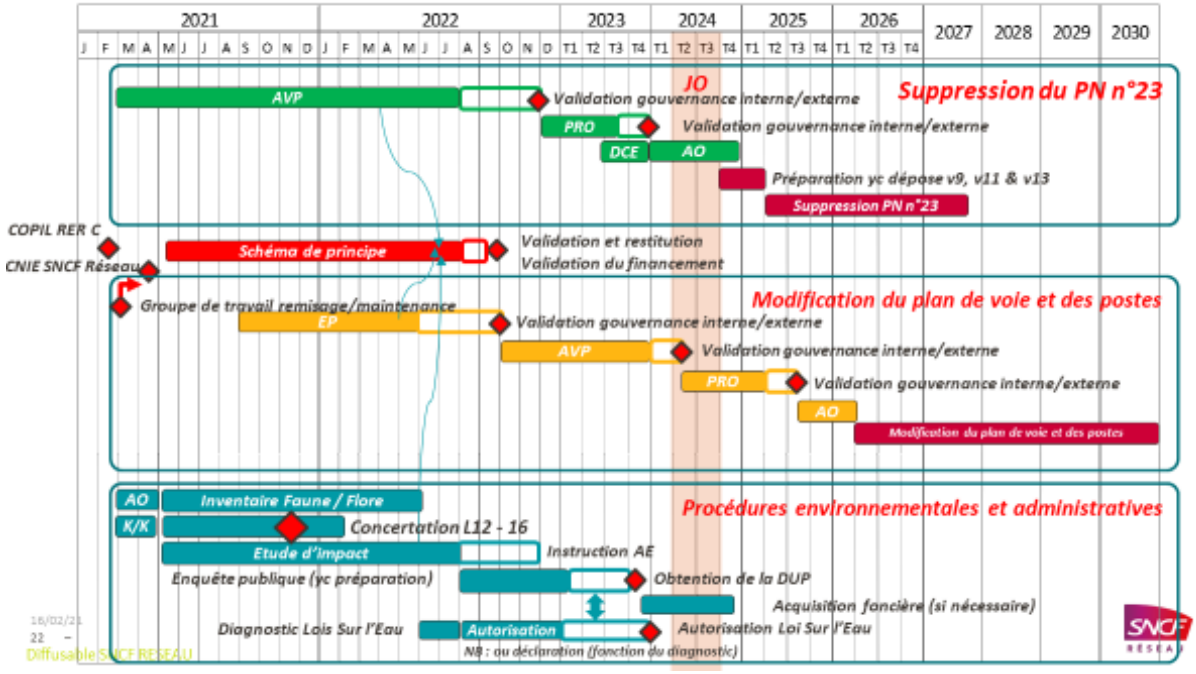
Appels de fonds déjà réalisés
Appels de fonds prévisionnels

k€ $CE_{01/2012}$	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
SNCF Réseau	1 619	1 231	3 206	2 050	154	576	1 750	2 500	2 000	793	15 879
SNCF Voyageurs	0	0	206	579	0	135	319	364	99	0	1 702
IDFM	0	0	0	0	0	0	75	0	0	0	75

k€ courants	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025	Total
SNCF Réseau	1 529	1 217	3 243	2 120	161	596	1 865	2 745	2 262	924	16 662
SNCF Voyageurs	0	0	209	599	0	140	340	400	112	0	1 800
IDFM	0	0	0	0	0	0	80	0	0	0	80

Diffusable SNCF RESEAU

ANNEXE 3
Calendrier indicatif



Diffusable SNCF RESEAU

Suppression du passage à niveau n°23 du pont-route d'Essonville

La suppression du passage à niveau n°23 est la base de la solution d'infrastructure de modernisation de Brétigny. Elle permet d'accueillir plus de RERC sur le SDM pour retourner efficacement les RERC au faisceau sud.

- La réalisation du pont-rail de rétablissement de la voie routière conduit à la suppression des voies 9 et 13 et la transformation de la TJS64/66 en TO.
- L'accès au faisceau Fret pair est rétabli à partir de la V1bis (BS17)

Côté pair en sortie de gare

- Implantation de communications (com12, com10, com4, BS8, BS6) à 60 km/h de sortie de gare permettant les simultanées
  - V8 → V2bis et V6 →V2
  - V6 → V2bis et V4 → V2
- Cette implantation conduit à la suppression de la traversée du poste A qui est rétabli en arrière-gare.

Côté pair accès direct V2Tours vers V2

- Implantation de communication (com24, com20) permettant l'accès direct à V2 à 60 km/h par les TER de Vendôme sans passer par les voies à quai.
- Elle conduit à la modification de raccordement à la voie V10 (BS28, BS26).

Côté pair accès aux voies à quai

- Accès direct à la voie V8 à partir du faisceau sud (com14)
- Accès aux voies à quais V6 et V8 à partir de V2bis (com18)

Côté pair accès à V2 à partir du faisceau sud

- Accès direct à la voie V2 sans intercepter le V2Tours (com34)

Suppression des Traversées de Jonction à circulation supérieure à 100 km/h

- La dépose de la TJD130-131/133-134 conduit au rétablissement côté pair de la com d'arrière-gare V1bis à V1 en sortie immédiate de gare (com19)

Diffusable SNCF RESEAU

- Pour les besoins de la base travaux PC101, rétablissement de la diagonale du poste A en arrière-gare (comC)

- La dépose de la traversée du poste C conduit au rétablissement des com d'arrière-gare en talon V1bis → V1 (com 13) et V1 – V2 (comB) pour les besoins du départ vers Paris à partir du faisceau fret impair

- Maintien de la liaison V2 → V2bis et accès à la voie MB (com32, BS30) après la dépose de la traversée du poste F

- Maintien de la liaison V41 → V1bis après la dépose de la TJS311/312 (com21)

Amélioration de l'exploitation de l'accès au faisceau sud

- L'exploitation de l'accès à partir de V5 ou V3 est améliorée par adjonction d'un signal au PK32+252 sur V1Tours qui permet de libérer le canton du SDM dès que le RERC en direction du faisceau sud a libéré la V1Tours.

Suppression du tiroir 1 sur la ligne 550 000

- Les retournements se déroulant au faisceau sud il est procédé à la suppression du tiroir 1.

- La communication (comF) permet de conserver la liaison V2Tours → V86.

Banalisation pour situations perturbées

- Banalisation

  - de la voie V1Tours de la communication (comF) à la voie 5

  - des voies V10 et V2Tours de V10 à la communication (comE)

  En cas d'interception des 4 voies côté Paris, les navettes Dourdan sont retournées alternativement sur voies sur les voies 5 et 6 (ou sur voies 4 et 6 en cas d'activation de la communication (comC))

  En cas d'interception des 4 voies côté Paris, les navettes Étampes sont reçues voie 4 et retournées vers voie 3 par impasse sur voie 2bis derrière le carré impair Pk30.591 via les communications (com2), (comA) et (com5) (ou retournées sur les voies 3 et 5 en cas d'activation de la communication C, via (com21), (comC), (com19)).

Vitesses des communications

- Toutes les communications de VP empruntées par les trains de voyageurs sont à 60 km/h.

Signalisation

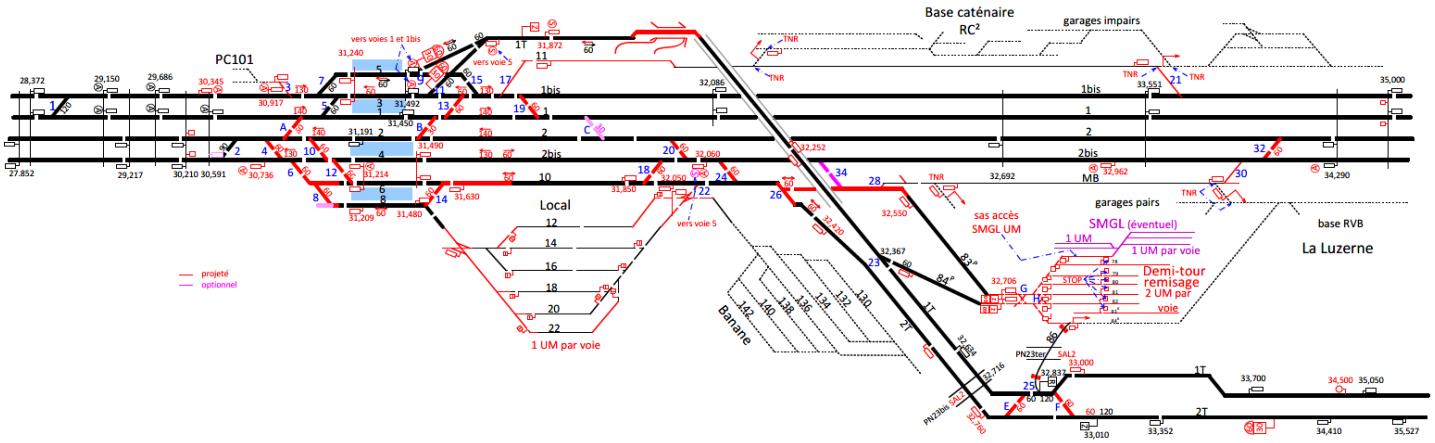
- Tous les postes de signalisations sont réunis au sein d'un PAI commutable au CCU.

- Il prend en charge les VP et les voies de remisage du RERC.

Diffusable SNCF RESEAU

Remisage des rames REC

- L'opération prévoit la conservation du nombre de remisage actuel à Brétigny au faisceau sud et au faisceau d'arrière-gare soit 18 remisages d'UM.
- Le faisceau sud est aménagé pour accueillir une zone de retournement et de remisage pour les RERC.
- Le faisceau de remise d'arrière-gare est remanié pour que toutes les voies (V12 à V22) soient en relation directe avec V8. Il est alimenté via le faisceau sud.
- Un accès pour un éventuel futur Site de Maintenance TN est prévu au faisceau sud.
- L'ex-site dit de la banane devient inadapté pour l'exploitation. Un signal de groupe de sortie du faisceau pourra être installé.



Diffusable SNCF RESEAU

Annexe 5 : Correctif Nexteo Annexe à la délibération

2020

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

Prédisposition des postes
Convention de financement n°1 relative aux études PRO et premiers travaux SNCF et RATP

20FER067

SOMMAIRE

PREAMBULE 5
Article 1. Objet de la convention 8
Article 2. Périmètre et calendrier 8
2.1. Périmètre de la convention 8
2.2. Délais de réalisation 8
Article 3. Rôles et engagements des parties 9
3.1. L'Autorité organisatrice 9
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 10
3.3.1. Identification 10
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 12
4.5.1. Versement d'acomptes 12
4.5.2. Versement du solde 13
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 14
Article 5. Modalités de contrôle 15
5.1. Par les financeurs 15
5.2. Par Île-de-France Mobilités 15
5.3. Intervention d'experts 15
Article 6. Audit 15
Article 7. Gestion des écarts 15
7.1. Dispositions en cas de modification du coût 15
7.2. Dispositions en cas de modification des délais 16
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention 16
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) 16
8.2. Comité de pilotage 17
8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage 17
8.4. Suivi de la communication institutionnelle 17
Article 9. Modification des avant-projets 18
Article 10. CONFIDENTIALITE, Propriete, communication et diffusion des RESULTATS DES etudes 18
10.1. Obligation générale de Confidentialité 18
10.2. Obligation spécifique de Confidentialité 19
10.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études 19
Article 11. Dispositions générales 20
11.1. Modification de la convention 20
11.2. Règlement des litiges 20
11.3. Résiliation de la convention 20
11.4. Date d'effet et durée de la convention 21
11.5. Mesures d'ordre 21
Annexes 23

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau,** Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par M. Hugues DE NICOLAY, en qualité de Directeur Général Finances et Achats, dûment habilité à cet effet,
- 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, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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°2020/ en date du ,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau ;
Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
Vu le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;

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

Vu la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

Vu la délibération n° 2019/224 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant les dossiers d'Avant-Projet de développement et de déploiement de NExTEO sur les lignes B et D ;

Vu la délibération n° CP2019-255 du 18 septembre 2019 approuvant la convention relative à la phase achat du marché industriel NExTEO des lignes B et D et au lancement des études et phase d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;

Vu la délibération n° du relative à l'approbation de la présente convention,

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

DEFINITIONS

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :
« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures RATP/ SNCF et matériel roulant MI NG/ 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 la prédisposition des postes SNCF et RATP.

« **Projet** » : désigne l'étape du Projet 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.

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

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

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

PREAMBULE

<u>Contexte</u>

Les lignes B et D du RER 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). Afin de retrouver des marges d'exploitation sur ces lignes, la mise en place d'un système de nouvelle génération type CBTC (cantonnement mobile ou virtuel, pilotage automatique et avec signalisation en cabine) permettrait de regagner des marges en temps de parcours, d'optimiser l'espacement entre les trains tout en rendant la régulation plus efficace lorsqu'il est couplé avec un système du type ATS.

Le système NExTEO a été développé et est en phase de mise en œuvre au titre du RER E (projet EOLE). Ce système basé sur une architecture STM (Specific Transmission Module) / EVC (European Vital Computer) est classé comme étant de classe B :

- conformément à la décision européenne 2015/14/UE du 5 janvier 2015, les STI imposent d'équiper tout nouveau matériel roulant destiné à circuler sur le RFN (Réseau Ferré National), à partir de 2018, avec un EVC calculateur de bord du système ETCS (European Traffic Control System), qu'il est possible d'associer par STM aux systèmes existants de contrôle-commande et de signalisation, et dont la liste définitive est stipulée dans le document technique ERA/TD/2011-11 en version 3.7 du 7 mars 2019 (systèmes dits de « classe B »). L'article 2 de la STI CCS 2012/88/UE du 23 février 2012 précise que : Les États membres veillent à ce que les fonctionnalités, les performances et les interfaces des systèmes de classe B restent conformes aux spécifications actuelles, sauf dans les cas où des modifications sont requises pour remédier à des défauts mettant en cause la sécurité de ces systèmes,
- le document technique de l'EUAR (European Union Agency for Railways) ERA/TD/2011-11, version 3.7, dresse la liste exhaustive des systèmes de classe B pour la France. Le CBTC NExTEO bénéficie de la qualification « classe B » pour la seule région parisienne.

Sa déclinaison sur les lignes B et D du RER nécessite de rendre NExTEO compatible avec les circulations correspondantes à ces deux lignes, qui partagent les mêmes voies dans le tunnel

Châtelet – Gare du Nord, en parfaite interopérabilité. Par ailleurs, la recherche d'un produit interchangeable doit permettre d'assurer le développement d'un système pérenne, à même de répondre aux calendriers étalés dans la durée de mise en œuvre de ces systèmes (très imbriqués aux futurs matériels roulant devant circuler sur ces lignes), et d'assurer un champ concurrentiel élargi à même de réduire les coûts d'achats.

Le Schéma Directeur du RER B, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 juillet 2013, a mis en avant l'opportunité de mettre en place sur cette ligne B du RER un pilotage automatique. Couplé à une fonction d'annulation de la signalisation latérale, le système CBTC (Communication Train Based Control) permettrait de répondre aux enjeux de fiabilisation de l'exploitation du RER B et de meilleure production sur le tronçon équipé.

Les études menées conjointement par la RATP, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, sous pilotage d'Île-de-France Mobilités, et financées par l'Etat et la région Île-de-France dans le cadre de la révision du Schéma Directeur RER B Sud, ont permis de mettre en avant les avantages à déployer le système de CBTC NExTEO à l'occasion de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant sur la ligne B.

L'avant-projet NExTEO pour les lignes B et D du RER a été validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 2 Juillet 2019.

Par ailleurs, les réflexions menées par SNCF Mobilités et SNCF Réseau sur la ligne D du RER ont conduit à considérer que le même système NExTEO, couplé au nouveau matériel RER NG, serait de nature à aller au-delà de la prochaine étape d'amélioration du service sur le RER D (SA 2019). Il permettrait en effet :

- d'améliorer les temps de parcours – en lien avec les meilleures performances du futur matériel,
- d'accroître le débit et d'envisager une 3ème mission au quart d'heure entre Melun et Paris Gare de Lyon en heure de pointe,
- d'améliorer la régularité de la ligne en reconstituant les marges de régularité sans dégrader les temps de parcours,
- d'améliorer l'interconnexion avec le réseau Grand Paris en gare du Vert de Maisons,
- de mieux gérer les situations perturbées en lien avec le développement du système de contrôle commande et de régulation automatique ATS+ IdF.

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.

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et la RATP ont convenu par un accord de partenariat d'assurer en commun la maitrise d'ouvrage du développement du produit NExTEO, en vue de son déploiement sur les RER B et D. Ce partenariat doit permettre d'en assurer la mise en œuvre sur la ligne B du RER, co-exploitée par SNCF Mobilités ; SNCF Réseau et la RATP ainsi que sur la ligne D du RER circulant dans le tunnel RATP entre Châtelet et Gare du Nord en mixité avec le RER B. Ce tunnel impose le développement d'un système d'automatisation compatible entre ces 2 lignes RER.

Le système NExTEO permettra, dans le tunnel Chatelet-Gare du Nord commun aux RER B et D, d'accroître la capacité à atteindre les 32 trains par heure et par sens, nombre prévu au plan de transports commandé par Île-de-France Mobilités, le débit moyen actuel étant de 29 trains. Couplé à des systèmes de contrôle commande et de régulation automatique type ATS (Automatic Train Supervision), prévus par ailleurs par SNCF (ATS+) et RATP (SAE+), le CBTC NExTEO est un vecteur fort d'amélioration de cette performance, permettant d'être au plus près de l'offre théorique en situation normale et en cas de faibles perturbations (bruit de fond). Il permettra également un retour plus rapide au service nominal en cas de situation perturbée.

Rappel des conventions de financement antérieures

La présente convention fait suite à la convention relative à la phase achat du marché industriel NExTEO des lignes B et D et au lancement des études et phase d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation, ainsi qu'à ses deux avenants.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP de l'opération. Les maitres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

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

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

Ceci étant exposé, il a été 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 études PRO et premiers travaux de prédisposition des postes de signalisation SNCF et RATP.

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 :

« NExTEO B et D – Convention de financement n°1 relative au financement des études PRO et premiers travaux de prédisposition des postes de signalisation SNCF et RATP »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur les études PRO, achats et travaux de prédisposition des postes SNCF et RATP, à savoir :

- Pour SNCF Réseau :
  - Etudes du secteur gare du Nord/Stade de France/La Plaine
  - Les études PRO et la phase réalisation de la régénération du poste de Gare de Lyon
  - Les études PRO et la phase réalisation de la régénération du poste PRCI Km8
  - Les premiers travaux de signalisation, Energie et Télécom du secteur RER D Sud

- Pour RATP :
  - Travaux de fibre optique dans le tronçon central du RER B ;
  - Travaux de canalisations dans le tronçon central du RER B ;
  - Travaux sur les locaux techniques et Basse Tension dans le tronçon central du RER B ;
  - Premiers travaux de prédisposition de la signalisation dans le tronçon central du RER B.

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

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation des études et travaux objets de la convention est fixé à 48 mois à compter de la date de délibération de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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,

  Conformément aux articles L2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les projets d'investissements ferroviaires

- La RATP,

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

3.2.2. 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 et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

L'organigramme nominatif des maitres 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 du périmètre conventionnel
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 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 de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement apporté au titre de la présente Convention, est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 entre :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des 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 travaux relatifs à un investissement sur le réseau ferré national et sur le réseau de la RATP, les financements en tant que subvention d'investissement ne sont pas soumis à TVA.

4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **45 000 000 € HT en euros courants**

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus déterminée au stade de l'Avant-Projet. 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 – PRO et premiers Travaux SNCF et RATP		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des Coûts** **en € HT** courants
SNCF Réseau	Travaux	24 500 000
	Provisions pour risques	400 000
	MOE	4 000 000
	MOA	500 000
	Autres dépenses de MOA	-

	Sous Total SNCF Réseau	**29 400 000**
RATP	Travaux	12 000 000
	Provisions pour risques	600 000
	MOE	2 400 000
	MOA	600 000
	Autres dépenses de MOA	-
	Sous Total RATP	**15 600 000**
TOTAL		**45 000 000 €**

Cette répartition indicative peut évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses par maitres d'ouvrage, et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque maître d'ouvrage.
L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.), dans l'instance de gouvernance ad hoc.

4.4. Plan de financement

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

- Pour SNCF Réseau

NExTEO B et D – PRO et Premiers travaux SNCF Réseau **Plan de financement** **Montant € courants HT et %**			
Périmètre	**Etat** **(74,91 %)**	**Région** **(25,09 %)**	**Total** **(100 %)**
SNCF Réseau	22 022 130	7 377 870	29 400 000

- Pour la RATP

NExTEO B et D – PRO et Premiers travaux RATP **Plan de financement** **Montant € courants HT et %**			
Périmètre	**Etat** **(70,37 %)**	**Région** **(29,63 %)**	**Total** **(100 %)**
RATP	10 977 720	4 622 280	15 600 000

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.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.
Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.
Si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent 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.

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 à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

- **RATP** sur le compte 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	DRIEA 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	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	Contrôle de Gestion et Finances/Contrôle de Gestion Investissements 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	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui est pas imputable. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

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

Chaque maitre d'ouvrage 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. 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. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrages sont chargés 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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par chaque 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 Financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement des montants visés à l'article 4.3, respectivement pour chaque maitre d'ouvrage, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter 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 l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera les suites à donner.

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

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

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.

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

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

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des phases au regard des éléments décrits à l'article 2 de la Convention et du calendrier,
- le suivi financier de la Convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations de l'opération (confirmation des postes prévus à l'article 4 au regard du périmètre du projet) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors du comité technique, le cas échéant

Au titre de la présente convention, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels.

8.2. Comité de pilotage

Sous la présidence de l'autorité organisatrice, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage ainsi que des représentants des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur le projet, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité de suivi décrit à l'alinéa précédent. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité de suivi préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la Convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage

Le maître d'ouvrage s'engage à communiquer pendant toute la durée de validité de la convention :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel 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 Île-de-France Mobilités et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, Maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, RIF ;

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté à son Conseil.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme du projet, précisé dans l'avant-projet approuvé par Île-de-France Mobilités, ils lui transmettront ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE, PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES RESULTATS DES ETUDES

10.1. Obligation générale de Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant 10 années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulgables.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables :

- aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs et Île-de-France Mobilités;
- aux éléments du résultat des d'études qui feront partie du dossier à faire approuver par le Conseil d' Île-de-France Mobilités mais qui ne seraient pas considérés comme des informations confidentielles.

Les Parties s'engagent à ce que :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,

- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies à l'article 3 « Rôle et engagements des parties » dans le cadre du Projet,
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 10.2.
- Conformément à l'article 1204 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

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

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles de l'autre partie.

En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, elles devront informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits prévus dans la présente convention.

10.2. Obligation spécifique de Confidentialité

Île-de-France Mobilités, pour remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport dans le cadre strict du Projet, pourra consulter les études réalisées par les Maitres d'ouvrages. Ces études réalisées par les Maitres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention, nonobstant le respect des obligations de confidentialité décrites à l'article 10.1 ci-dessus, font l'objet de dispositions supplémentaires dans les conditions suivantes.

Les documents seront consultables uniquement dans un local dont l'accès sera strictement règlementé et limité aux personnes préalablement et nominativement présentées par Île-de-France Mobilités et agréées par le Maître d'ouvrage qui les a émis.

En outre, et en complément des engagements pris par Île-de-France Mobilités au titre de la confidentialité à l'article 10.1, les personnes ayant accès à ce local sécurisé dans les conditions précisées ci-dessus, qu'il s'agisse de salariés d'Île-de-France Mobilités ou d'autres personnes intervenant directement ou indirectement pour le compte d'Île-de-France Mobilités, devront parallèlement s'engager nominativement et individuellement au strict respect des dispositions des dispositions de l'article 10.1.

10.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention **« Convention de financement n°1 relative aux études PRO et premiers travaux RATP et SNCF ».**

Les maîtres d'ouvrage transmettront sur demande aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des résultats des études dans la limite des règles de confidentialité mentionnées précédemment.

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

Les résultats d'études seront alors transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sur un support informatique adéquat.

Chaque maître d'ouvrage est titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de l'ensemble des résultats, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

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, 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.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par 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 4.5.2 ;
- 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.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat, **Marc GUILLAUME** Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris	Pour la région Île-de-France, **Valérie PÉCRESSE** Présidente du conseil régional d'Île-de-France	Pour la RATP, **Catherine GUILLOUARD** Présidente Directrice Générale
Pour SNCF Réseau, **Hugues de Nicolay** Directeur Général Finances et Achats	Pour Île-de-France Mobilités, **Laurent PROBST** Directeur Général	

Annexes

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Maître d'ouvrage :
Direction des Projets RER B et D

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 FOND SNCF RESEAU EN M€ COURANTS

M€ courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Appels de fonds	2,4	6,5	8,3	7,1	3,5	1,5	0,1	29,4

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN € COURANTS

M€ courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Appels de fonds	1,13	3,19	4,31	3,94	2,06	0,82	0,15	**15,6**

Annexe 6 : Convention RER D Villeneuve St Georges

Schéma directeur du RER D
Modernisation des gares

Aménagement de la gare de Villeneuve Saint-Georges

Etudes d'Avant-Projet de modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges – phase 2

CONVENTION N° 21D12005

Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération 6
Définitions 6
Contexte 6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION 7
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER 7
2.1 Périmètre de la convention 7
2.2 Délai de réalisation 8
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 8
3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT) 8
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet 8
3.2.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage 8
3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage 8
3.3 Les financeurs 9
3.3.1 Identification 9
3.3.2 Engagements 9
ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement 9
4.1 Régime de TVA 9
4.2 Estimation du coût du projet 9
4.3 Coût de réalisation détaillé 9
4.4 Plan de financement 10
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement 11
4.5.1 Modalité de versement des acomptes 11
4.5.2 Versement du solde 12
4.5.3 Paiement 12
4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation 12
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 13
4.7 Comptabilité de l'opération 13
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit 14
5.1 Par les financeurs 14
5.2 Par Ile-de-France Mobilités 14
5.3 Intervention d'experts 14
ARTICLE 6 - Gestion des écarts 14
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif 14

6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....15
ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération.....15
7.1 Comité Technique (COTECH) 15
7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL) 16
ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études.....16
ARTICLE 9 Dispositions générales.....17
9.1 Modification de la convention 17
9.2 Cession 17
9.3 Règlement des litiges.....17
9.4 Résiliation de la convention 17
9.5 Date d'effet et durée de la convention.....18
9.6 Mesures d'ordre 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**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n°_____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK

Ci-après désigné « **le maître d'ouvrage** », **« le bénéficiaire »,**

Et en dernier lieu,

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

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2009/0567 du 8 juillet 2009 portant approbation du Schéma de Principe du RER D+ ;

Vu la délibération n° CP 13-419 du 04 mai 2013 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement des études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma directeur du RERD – Modernisation des Gares » ;

Vu la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2013-174 du 10 juillet 2013 portant approbation de la convention de financement relative aux études préalable et d'avant-projet de modernisation des gares du RER D ;

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

Vu la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017-630 du 3 octobre 2017 portant approbation de l'Avant-projet et de la convention de financement relatifs aux études de projets et premiers travaux d'aménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ;

Vu la délibération n° CP 2017-425 du 18 octobre 2017 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement des études de projet et premiers travaux d'aménagement de la gare de Villeneuve Saint-Georges ;

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

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

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER D.

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

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

« **Résultats des études** » : Il s'agit dans la présente convention du dossier d'études préliminaires (EP) réalisé par SNCF Réseau, à partir des études objet de la présente convention.

« Maitrise d'ouvrage des études » : désigne les entités en charge de déterminer et réaliser les études, objet de la présente convention, pour la réalisation des travaux de modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER D. Dans cette convention, il s'agit de Gares & Connexions.

Contexte

Le Schéma de Principe du RER D, voté au Conseil du STIF du 08 juillet 2009, a été élaboré pour deux horizons : le court terme (SA2014) et le long terme (> 2020). Les différents objectifs consistent à moderniser les infrastructures existantes et améliorer la robustesse de la ligne.

En complément, Ile-de-France Mobilités a souhaité qu'un programme d'un montant total de 70M€ (aux conditions économiques de janvier 2008) relatif à la modernisation des gares du RER D soit financé afin de valoriser sa mise en œuvre. L'objectif consiste à élaborer un programme d'aménagement complémentaire pour l'aménagement des gares de la ligne les plus problématiques.

Sur cette base, un premier travail technique préliminaire mené par la SNCF en collaboration étroite avec SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités et la Région, a permis d'identifier 6 gares de la ligne D dont la gare de Lieusaint-Moissy, répondant à des problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER D (TZen, …),
- de fonctionnement des gares (désaturation / capacitaire),
- relatives à l'état des installations « lourdes » en gares (quais, abris (bénéfice sur la régularité), passerelles et souterrains,
- relatives à la nécessité de réaliser un site complet et en cohérence (SDA, IMPAQT).

La présente convention consiste à financer la phase 2 de la modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges avec la prise en compte des projets de désaturation et de mise en accessibilité.
Pour rappel, les études projet et travaux de la phase 1 sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités ont été financés en 2017. Le projet consistait à la restructuration complète du bâtiment voyageurs.

La présente convention relative aux études d'Avant-projet, fait suite aux différentes études et démarches engagées dans le cadre de cette opération mentionnées ci-dessus.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études d'Avant-projet pour la modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER 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 signataires de la convention, sur leur demande.

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

« **Schéma directeur du RER D – Modernisation des gares phase 2 –**

Études AVP de la gare de Villeneuve Saint-Georges ».

ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le projet de désaturation, modernisation et mise en accessibilité de la gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER D.

Pour répondre à ses objectifs, le projet vise notamment la création des objets suivants :

- Passerelle de liaison desservant chacun des quais avec ascenseurs et remontées verticales
- Rénovation et/ou extension des abris filants sur les quais 2 et 3
- Redimensionnement de l'accès Berge de Seine
- Création d'un quai supplémentaire côté berge de seine

A ce titre, le périmètre de la convention couvre les études d'Avant-projet (AVP) de cette opération.

La description des études est présentée en annexe 1.

La convention couvre :

- Les besoins en acquisitions de données d'entrée nécessaires aux études d'Avant-projet (AVP) ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation administratives ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre, y compris l'encadrement technique des services de SNCF Réseau ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage ;

- Les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des études tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les activités nécessaires au compte-rendu de l'avancement des études dans le cadre de la présente convention.

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

2.2 Délai de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 24 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le conseil d'Ile-de-France Mobilités.

ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT)

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet objet de la présente convention est SNCF Gares & Connexions.

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs

3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études d'Avant-projet, objet de la convention, dans le respect des règles de l'art ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

- le 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 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.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement de la présente convention est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 par :

- l'Etat (22,5 %),
- la région Ile-de-France (52,5%),
- SNCF Gares & Connexions (25 %)

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **2 430 000€ HT courants**.

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

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Gare de Villeneuve Saint Georges Etudes AVP		
Maître d'ouvrage	**Postes de dépenses**	**Estimation des coûts en € courants**
SNCF Gares & Connexions	**Passerelle**	**1 090 851**
	Données d'entrée	154 425
	MOE	594 357
	Frais de MOA	161 158
	MOA	180 911
	Abris	**416 971**
	Données d'entrée	59 028
	MOE	227 189
	Frais de MOA	61 602
	MOA	69 152
	Berges de Seine	**403 453**
	Données d'entrée	57 114
	MOE	219 824
	Frais de MOA	59 605
	MOA	66 910
	Quai 5	**518 725**
	Données d'entrée	73 433
	MOE	282 630
	Frais de MOA	76 635
	MOA	86 027
TOTAL		**2 430 000**

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

4.4 Plan de financement

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

Schéma directeur du RER D – Modernisation des gares Etudes AVP la gare de Villeneuve Saint-Georges Montant en € courants et clés de financement				
	Etat	**Région**	**SNCF Gares & Connexions**	**TOTAL**
SNCF Gares & Connexions	*22,50%*	*52,50%*	*25%*	*100%*
	546 750 €	**1 275 750 €**	**607 500 €**	**2 430 000 €**

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

4.5 Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1 Modalité de versement des acomptes

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement du projet, conformément à la présente convention.

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

Les demandes d'acompte seront établies en euros courants.

Le dossier de demande de versement comprend les pièces suivantes.

<u>a – versement des acomptes par l'Etat</u>

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

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

<u>b-versement des acomptes par la Région</u>

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

- l'état récapitulatif des montants déjà perçus 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;

Chacun des documents constituant la demande de versement est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

<u>e) Plafonnement des acomptes</u>

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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.

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

4.5.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage unique doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6.

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

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

4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à PARIS	30001	00064	00000062471	31

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEA – SPOT – CBSF spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité Alexa Guena Andersson CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Gares & Connexions	SNCF - DGIF – Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE – CS80001 93212 Saint DENIS	Pôle Gestion Finances et Achats 06 12 78 06 25 philippe.martin4@sncf.fr

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

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

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

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 de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études relevant de l'opération faisant l'objet de la présente convention.

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

ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit

5.1 Par les financeurs

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

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

5.2 Par Ile-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

En cas de non-respect de ces dispositions, les financeurs se réservent la possibilité de suspendre ses paiements ou de demander le reversement des sommes correspondant aux dépenses insuffisamment justifiées.

L'autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs.

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 d'Opération qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6 - Gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage unique s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- **En cas de perspective de dépassement**

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable

des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge 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.

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maitre d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération

7.1 Comité Technique (COTECH)

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

Ce COTECH se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire. Ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

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

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, deux semaines avant la réunion du COTECH.

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

<u>1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :</u>

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

<u>2/ Le suivi financier et administratif, soit :</u>

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

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise

à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études

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

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité des financeurs.

Le maître d'ouvrage transmet à l'autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

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

ARTICLE 9 Dispositions générales

9.1 Modification de la convention

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

9.2 Cession

Les Parties ne peuvent céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des Parties.

9.3 Règlement des litiges

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

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

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

9.4 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec accusé 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 co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études, objet de la présente convention.

9.5 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 8, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- 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.
La date de prise en compte des dépenses par les autres financeurs s'effectuera également à compter du vote par la Région de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

9.6 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat, **Marc GUILLAUME** Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris	Pour la région Île-de-France, **Valérie PECRESSE** Présidente du conseil régional d'Île-de-France
Pour SNCF Gares & Connexions, **Marlène DOLVECK** Directrice Générale de Gares & Connexions	Pour Ile-de-France Mobilités, **Laurent PROBST** Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Contenu des études

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Organigramme MOA SNCF

ANNEXE 1 :

Détail des études d'Avant-projet

Création de Passerelle

- Création d'une passerelle
- Création de circulations verticales (couvertes)
- Modification alimentation
- Hydraulique
- Reconstitution des quais
- Reprise de l'accès côté parking Infrapole

Démolition et création d'abris filants sur les quais

- Abris quai 3
- Abris quai 4
- Ripage des escaliers fixes du quai 4
- Mise aux normes des quais 3 et 4

Création de l'accès quai de Seine

- Elargissement du passage souterrain existant
- Circulations verticales
- Tabliers de voies et tabliers de quais (sur la largeur des PaSo seulement)
- Dépose, mise en provisoire et repose des mobiliers
- Travaux de voie
- Soutènement des réseaux
- Accès avec CAB
- Réaménagement parking

Création de quai 5

- Renforcement structurel du chemin piéton
- Signalisation et télécomunications
- Travaux de voie
- Création de quai 5
- Circulations verticales depuis parking seine

ANNEXE 2 :

Échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage

SNCF Gares & Connexions

€ courants	**2021 (0 %)**	**2022 (70 %)**	**2023 (30 %)**	**Total**
Etat (22,5 %)	0	382 725	164 025	**546 750**
Région (52,5 %)	0	893 025	382 725	**1 275 750**
TOTAL	**0**	**1 275 750**	**546 750**	**1 822 500**

ANNEXE 3 :
Organigramme SNCF

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Maître d'ouvrage :

Direction des Gares d'Ile de France

Directeur de projet DPAF : Florent LE GOFF

Directeur de projet DPL : Patrick DOITEAU

Annexe 7 : Avenant RER D second quai Pompadour

2021

Avenant n°1 à la Convention de financement pour la réalisation du 2nd quai de la gare de Créteil-Pompadour

(*Etudes PRO et phase de réalisation*)

Table des matières

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT 6

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3 « LES FINANCEURS » 6

3.3. LES FINANCEURS 6

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT » 6

4.1. ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX 6
4.2. PLAN DE FINANCEMENT 8

ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « ECHEANCIER PREVISIONNEL » 9

ANNEXE 2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES 9

ARTICLE 6. ARTICLES INCHANGES 9

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700€ dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifié au SIREN sous le numéro 412 280 737 N°APE 632 A, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représenté par Monsieur Guillaume MARBACH, Directeur Général Adjoint Île-de-France, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK

Ci-après désignés par « **les maîtres d'ouvrage », les « bénéficiaires ».**

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération CR 2020-070 du 14 décembre 2020 ;

Vu la délibération n° CP 2018-331 du 19 septembre 2018 approuvant la convention relative aux études Projet et travaux du 2nd quai de la gare de Créteil-Pompadour ;

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

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

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

Vu la convention de financement18FER019 pour la réalisation du 2nd quai de la gare de Créteil-Pompadour – Schéma Directeur du RER D

CONTEXTE GENERAL

Le projet concerne l'extension du « pôle multimodal » de Créteil-Pompadour, mis en service en 2013, situé sur la commune de Créteil (94, Val de marne) qui permet de réaliser l'interconnexion des bus Trans Val de Marne « TVM » et 393 de la RATP et de la ligne D du RER. Cette gare permet aussi la desserte des installations sportives du Parc Interdépartemental des sports.

La présente convention concerne les travaux liés à la création d'un second quai sur une longueur de 300 ml en bordure de la voie V2M en gare de Créteil-Pompadour et le prolongement de la passerelle actuelle pour permettre l'accès à ce futur quai par des descentes verticales (ascenseur et escaliers).

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant total de 23 330 000 euros constants aux conditions économiques de 01/2014, soit 26 187 000 euros courants.

La convention vise à permettre la réalisation des opérations et phases suivantes :

- La création du 2nd quai permettant de desservir la voie 2M,

- La réalisation de l'extension de la passerelle existante au-dessus des voies 1bis et 2M et reliée au bâtiment voyageurs,

- La modification de la signalisation ferroviaire de la voie 2M afin de permettre la desserte du quai.

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

- Création du quai desservant la voie 2M, y compris le génie civil nécessaire aux équipements et à l'assainissement,

- Modifications de l'infrastructure ferroviaire (voie, signalisation, installations fixes de traction électrique, télécommunications) nécessaires à la réalisation de l'opération,

- Réalisation de la passerelle d'accès au 2nd quai et les liaisons verticales reliant le quai à la passerelle (2 escaliers fixes, 1 escalier mécanique et 1 ascenseur)

- Construction de deux abris filants sur le 2nd quai.

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités :

- Equipements du quai et de la passerelle en Télécom et Energie : alarme, borne d'appel,

- Equipement Agent Seul (EAS), Infogare, Sonorisation, Vidéosurveillance, Chronométrie, Contrôleurs Automatiques de Billets (CAB), Interphonie, Téléopération

- Le mobilier de quai et la signalétique.

A date, et exclusivement sur le périmètre de SNCF Réseau, des surcoûts au montant travaux sont d'ores et déjà constatés :

- Recalage des travaux préparatoires entre juillet et décembre 2020 du fait de la pandémie COVID 2019,
- Décalage de l'engagement des marchés,
- Co-activité des travaux préparatoires complexe sur le site contraint et exploité,
- Aléas sur les travaux préparatoires.

Conformément à la convention travaux de 2018, les surcoûts ont été expertisés par Île-de-France Mobilités. Les retards liés aux différents motifs cités ci-dessus ont été quasiment rattrapés afin de maintenir l'objectif de mise en service à fin 2022.

Il s'avère cependant nécessaire de rédiger un avenant à la convention de financement relative aux études Projet et travaux du 2nd quai de la gare de Créteil-Pompadour, votée par délibération n° CP 2018-331 du 19 septembre 2018, afin de couvrir les surcoûts sur le périmètre de SNCF Réseau d'un montant total de 3 141 700 € courants.

Article 1. Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de modifier le plan de financement de l'opération, en euros courants, pour permettre la poursuite des études Projet et travaux du 2nd quai de la gare de Créteil-Pompadour située sur le RER D.

Par conséquent, le présent avenant modifie les **articles 3.3 et 4 et l'annexe 2** de la convention de financement initiale modifiée.

Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3 « Les financeurs »

L'article 3.3.1 de la convention de financement initiale est remplacé par l'article suivant :

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant total de **29 328 700 €**, réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat (30 %), soit 8 798 610 €,
- La Région Île-de-France (70 %), soit 20 530 090 €.

Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « Modalités de financement et de paiement »

Les articles 4.1 et 4.2 de la convention de financement initiale sont remplacés par les articles suivants :

4.1. Estimation du coût des travaux

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux travaux de l'opération de la présente convention est évalué à **29 328 700 €** courants.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calculs de l'article 4.1.2.

4.1.1. Coût de réalisation détaillé

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation de niveau PRO en euros courants des différents postes pour toutes les phases, dont le détail figure à titre indicatif en annexe 3.

Au titre du CPER 2015-2020 et de la présente convention, le détail des coûts est le suivant[1] :

Evolution budget PRO-REA 2nd quai de la gare de Pompadour (€ courants)

Maîtres d'ouvrage	Opérations	Base AVP - COFI	Base études PRO	Surcouts	CFP
SNCF RESEAU	Ouvrage d'art	5 742 000	8 604 452	1 139 986	9 744 438
	Installations de sécurité	2 490 000	2 495 431	650 145	3 145 576
	Com verticales et installations de quai	4 678 000	509 946	30 000	539 946
	Autres travaux SNCF Réseau	820 000	1 679 870	7 002	1 686 872
	Ressources SNCF	3 534 000	3 268 238	115 000	3 383 238
	Provision pour risques	2 049 000	1 922 623	429 859	2 352 482
	Frais maîtrise d'œuvre MOE	2 804 000	3 549 908	689 708	4 239 616
	Frais maîtrise d'ouvrage MOA y compris missions complémentaires	1 303 000	1 389 532	80 000	1 469 532
	TOTAL SNCF RESEAU	23 420 000	23 420 000	**3 141 700**	**26 561 700**
	dont bus de substitution	*200 000*	*410 000*		*594 405*
SNCF MOBILITES	Installations et télécom	735 000	735 000		735 000
	Modification des CAB et mobilier	580 000	580 000		580 000
	Autres travaux et fournitures	565 000	565 000		565 000
	Provision pour risques	187 000	187 000		187 000
	Frais maîtrise d'œuvre SNCF	500 000	500 000		500 000
	Frais maîtrise d'ouvrage MOA	200 000	200 000		200 000
	TOTAL SNCF MOBILITES	2 767 000	2 767 000		2 767 000
	MONTANT TOTAL	**26 187 000**	**26 187 000**		29 328 700

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

4.2. Plan de financement

Les travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros courants HT, le plan de financement de la présente convention est défini comme suit :

PRO-REA 2nd quai de la gare Pompadour – RER D **Plan de financement** **Montant € courants HT et %**			
Périmètres	**Etat** **(30 %)**	**Région** **(70 %)**	**Total**
SNCF Réseau	**7 968 510**	**18 593 190**	**26 561 700**
SNCF Gares & Connexions	**830 100**	**1 936 900**	**2 767 000**
TOTAL	**8 798 610**	**20 530 090**	**29 328 700**

4.4.1 Plan de financement global des travaux

PRO-REA 2nd quai de la gare Pompadour – RER D **Plan de financement travaux** **Montant € courants HT et %**			
Bénéficiaire	**État** **28,55%**	**Région** **71,45%**	**TOTAL**
SNCF	8 204 205	20 530 090	28 734 295

4.4.2. Plan de financement des bus de substitution

PRO-REA 2nd quai de la gare Pompadour – RER D **Plan de financement bus de substitution** **Montant € courants HT et %**			
Bénéficiaire	**État** **100%**	**Région** **0,00%**	**TOTAL**
SNCF Réseau	594 405	0	594 405

Article 4. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « Echéancier prévisionnel »

L'annexe 2 de la convention de financement initiale est remplacée par :

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
et des dépenses

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN K€

Echéancier Appels de fonds Réseau (K€)					
Financeurs	Total prévisions APF	2020	2021	2022	2023
	26 561,70	3 256,44	12 357,33	8 670,48	2 277,45
Région IDF	18 593,19	2 279,51	8 650,13	6 069,33	1 594,22
DRIEA IDF	7 968,51	976,93	3 707,20	2 601,14	683,24

Article 5. ARTICLES INCHANGES

Les dispositions non modifiées par le présent avenant de la convention initiale demeurent applicables.

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux.

Fait en cinq exemplaires originaux

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

Pour l'Etat,	Pour la région Île-de-France,	Pour Île-de-France Mobilités,
Marc GUILLAUME Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris	**Valérie PÉCRESSE** Présidente du conseil régional d'Île-de-France	**Laurent PROBST** Directeur Général

Pour SNCF Réseau,

Annexe 8 : Avenant RER E SMGL de Vaires

2021

RER E

Avenant n°1 à la convention de financement

Adaptation des installations ferroviaires nécessaires à la réalisation du site de maintenance et garage de Vaires-sur-Marne (travaux)

Avenant n° 2021FER015

Table des matières

PREAMBULE 5
Article 1. Objet DE L'AVENANT 6
Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 RELATIF AU COÛT DE REALISATION DETAILLE PREVISIONNEL 6
Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 RELATIF AU PLAN DE FINANCEMENT 6
Article 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.6. RELATIF A LA CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DE LA REGION ILE-DE-FRANCE 6
Article 5. DISPOSITIONS DIVERSES 7
Article 6. ENTREE EN VIGUEUR 7

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 2021- …… de la commission permanente du conseil régional en date du …….. 2021,

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 Guillaume MARBACH, en qualité de Directeur Général IDF, dûment habilité à signer la présente convention,

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

- **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** ».

Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2020-070 du 14 décembre 2020 ;

Vu la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France n° 2016-220 du 1er juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2018-082 du 16 mars 2018 relative à l'approbation de la convention adaptation du RFN pour la réalisation du site de maintenance et de garage de Vaires-sur-Marne – travaux ;

Vu les notes explicatives de SNCF Réseau d'octobre 2020 et de février 2021 portant sur le financement complémentaire sollicité pour la création du SMGL de Vaires-sur-Marne ;

Vu les courriers d'Île-de-France Mobilités du 10 novembre 2020 et de SNCF Réseau du 12 janvier 2021 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 relative à l'approbation du présent avenant ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° ……. du ……relative à l'approbation du présent avenant ;

PREAMBULE

Par délibération en date du 16 mars 2018 (rapport n° CP2018-082), une convention de financement d'un montant de 13 821 562 € a été adoptée pour la réalisation des travaux d'adaptation du RFN pour la réalisation du site de maintenance et de garage de Vaires-sur-Marne. Cette convention a été notifiée le 11 mars 2019.

A la fin des études d'avant-projet et de projet réalisées en fin d'année 2018, il était prévu que le projet du SMGL de Vaires-sur-Marne soit livré à la fin de l'année 2019.

Or, le projet en tant que tel, présente des complexités sensiblement plus importantes que la moyenne des autres projets ferroviaires, parmi lesquelles :

- la mixité de projet SNCF Voyageurs (atelier SMGL) et SNCF Réseau ;
- la mixité de postes de contrôle et commande de voies principales (poste 5 VP) et poste de triage (poste P3) ;
- la technologie du poste P3, qui est un poste mécanique datant des années 1920, est obsolète et a nécessité des adaptations sur mesure ;
- les processus d'études DEX Signalisation ralentis par difficultés des ressources d'études comme de travaux (désignation des fournisseurs par gré-à-gré postérieurs à AO infructueux) ;
- les interfaces des corps de métier sur un périmètre restreint (tête de faisceau commun, bâtiment SMGL en cours de construction) ;
- des aménagements autour et en tête du faisceau V exploité en 3 x 8 heures avec des ITC de faibles ampleurs et/ou obtenus en processus dérogatoire (DETC).

En outre, de mi-mars à fin mai 2020, la crise sanitaire liée au covid 19 est venue suspendre et désorganiser la production.

La mise en service, initialement prévue en 2019, a donc finalement était reportée au 16 novembre 2020.

Par conséquent, le projet a subi des décalages et un allongement global de la durée du projet qui ont entraîné une augmentation du coût des dépenses sur les différents postes de financement du projet.

A la demande d'Île-de-France Mobilités et dans la perspective de l'expertise de ce surcoût, SNCF Réseau a produit deux notes explicatives en octobre 2020 et février 2021. Au terme de son analyse et de plusieurs échanges entre IDFM et SNCF Réseau, un avis favorable a été rendu par IDFM pour la prise en charge de ce surcoût par les partenaires financiers.

Le présent avenant permet donc d'une part, de prendre acte du nouveau coût de l'opération tenant compte des aléas précités et d'autre part, de permettre aux financeurs (Etat et Région) d'accorder une subvention complémentaire en faveur de la création du SMGL de Vaires-sur-Marne.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier le coût de réalisation détaillé prévisionnel ainsi que le plan de financement de la convention initiale.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 4.2, 4.4 et 4.6.

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 RELATIF AU COÛT DE REALISATION DETAILLE PREVISIONNEL

Le tableau de répartition du coût de réalisation détaillé prévisionnel de l'article 4.2 de la convention initiale est remplacé par :

	MONTANT
Foncier	0 €
Travaux	13 609 217 €
MOE/MOA	2 539 545 €
Provisions pour risques	216 238 €
TOTAL	**16 365 000 €**

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 RELATIF AU PLAN DE FINANCEMENT

Le montant de la convention initiale qui était de 13 821 562 € est donc porté à 16 365 000 €, soit un surcoût total de 2 543 438 €, réparti comme suit : 763 031 € apportés par l'Etat (30%) et 1 780 407 € apportés par la Région (70%).

Le plan de financement de l'article 4.4 de la convention initiale est donc remplacé par le suivant :

	Montant total	**TAUX**
Etat	4 909 500 €	30%
région Île-de-France	11 455 500 €	70%
TOTAL	**16 365 000 €**	**100%**

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.6. RELATIF A LA CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

L'article 4.6 est modifié comme suit :

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

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

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

Si l'Opération a donné lieu à l'affectation d'une autorisation de programme de projet, 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 ».

ARTICLE 5. 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 6. ENTREE EN VIGUEUR

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

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

Pour la Région Île-de-France,

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

Pour SNCF Réseau,

Guillaume MARBACH
Directeur Général Île-de-France

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 9 : Convention RER E SDMR NG

2021

RER E

Convention de financement

Adaptation des infrastructures existantes de SNCF Réseau en vue du déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération « NG » sur la ligne E du RER (hors projet EOLE)

Réalisation des travaux

Convention n° 21FER019

SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention 6
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation 6
2.1. Périmètre de la Convention 6
2.2. Délais de réalisation 6
Article 3. Rôles et engagements des parties 6
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 6
3.2. La maîtrise d'ouvrage 7
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage 7
3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage 7
3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage 7
3.3. Identification des financeurs 8
3.4. Engagements des financeurs 8
Article 4. Modalités de financement et de paiement 8
4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage 8
4.2. Plan de financement 8
4.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région 9
4.3.1. Echéanciers des appels de fonds 9
4.3.2. Versement d'acomptes 9
4.3.3. Versement du solde 10
4.3.4. Paiement 10
4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation 10
4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 11
4.5. Comptabilité du Bénéficiaire 11
Article 5. Modalités de contrôle 11
5.1. Par Île-de-France Mobilités 11
5.2. Intervention d'experts 11
Article 6. Modalités d'audit 12
Article 7. Gestion des écarts suite à l'approbation des dossiers d'avant-projet 12
7.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet 12
7.2. En cas de dépassement du coût du Projet 12
Article 8. Organisation et suivi de la convention 12
8.1. Le comité de suivi de la convention de financement 13
8.2. Le comité des financeurs 14
8.3. Information des financeurs hors instances partenariales 14
8.4. Suivi de la communication institutionnelle 14
Article 9. Modification des avants-projets relatifs aux travaux sncf réseau 14
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération 15
Article 11. Dispositions générales 15
11.1. Modification de la convention 15
11.2. Règlement des litiges 16
11.3. Résiliation de la convention 16
11.4. Date d'effet et durée de la convention 16
11.5. Mesures d'ordre 17
Annexes 22

Entre,

En premier lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région d'Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2021-……. de la commission permanente du conseil régional en date du …… 2021,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Anne Bosche Lenoir, en qualité de Directrice générale Adjointe Finance & Achats, dûment habilitée à cet effet,

  Ci-après désigné par « **le maître d'ouvrage »**, le « **bénéficiaire** »,

- **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** », « **IDFM** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** ».

  Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique,

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

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

Vu le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

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

Vu les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au Conseil d'administration du STIF du 13 juillet 2016 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2020-070 du 14 décembre 2020 ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2018-251 du 4 juillet 2018 relative à l'approbation de la convention de financement portant sur l'adaptation des infrastructures existantes de SNCF Réseau en vue du déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération « NG » sur la ligne E du RER (hors projet EOLE) - Etudes préliminaires et acquisitions de données ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021 de la région Île-de-France approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement adaptation des infrastructures existantes de SNCF Réseau en vue du déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération « NG » sur la ligne E du RER (hors projet EOLE) - Etudes EP, acquisitions de données, APO – DCE, euro-balises ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n° CP2021-251 du 24 septembre 2021 de la région Île-de-France approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement adaptation des infrastructures existantes de SNCF Réseau en vue du déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération « NG » sur la ligne E du RER (hors projet EOLE) - Etudes EP, acquisitions de données, APO – DCE, euro-balises ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du 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 service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;

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

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

PREAMBULE

Lors de la séance de son conseil d'administration du 13 juillet 2016, IDFM a décidé d'acquérir et de déployer des rames nouvelle génération dites « NG » sur la ligne actuelle du RER E, puis ensuite, sur l'ensemble de la ligne E, une fois les travaux de son prolongement à l'Ouest réalisés (EOLE).

Une première convention d'un montant de 1 500 000 € a été approuvée par les partenaires et notifiée le 20 novembre 2018. Cette convention a permis de financer la réalisation des études préliminaires ainsi que les acquisitions de données.

Cette convention a couvert les besoins de financement liés aux engagements des phases nécessaires en 2018 et 2019, afin de ne pas mettre en péril le calendrier de déploiement envisagé.

Un avenant n°1 à la convention précitée a ensuite été adopté en janvier 2021 par la commission permanente de la Région afin d'élargir le périmètre de la convention, à coût constant, à la réalisation des études d'avant-projet et de projet (APO), au lancement du dossier de consultation des entreprises (DCE) ainsi qu'aux études portant sur les euros-balises. Cet avenant est en cours de signature à SNCF Réseau.

La présente convention permet donc de financer l'étape suivante de ce projet, à savoir la phase de réalisation des travaux du projet d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG sur la ligne E du RER.

Coût d'objectif prévisionnel global du projet

Le coût de la phase REA de l'opération est estimé à 2 761 492 € HT courants.

Le coût d'objectif de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet qui sera validé par le Conseil d'administration d'IDFM, est de 2 532 394 € HT aux conditions économiques de 01/06/2012.

Ce coût couvre les frais liés aux travaux préparatoires et de réalisation conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule :

- adaptations du gabarit horizontal en zone de quai,
- adaptations des équipements permettant l'arrêt en gare : pancartes, euro balises.

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

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP des différentes opérations. Le maitre d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de signature de la convention
- puis par application d'une hypothèse d'évolution de l'indice TP01 de 3 % par an au-delà.

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

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs au déploiement du RER nouvelle génération dit « NG » sur la ligne E du RER **;**

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux dans le respect du calendrier général de l'opération ;

- de définir les documents à remettre aux Parties.

La convention précise le contenu et les conditions de suivi des opérations dans le respect du calendrier général de l'Opération et définit les documents à remettre aux Parties.

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

***« Convention de financement adaptation des infrastructures existantes de SNCF Réseau en vue du déploiement du nouveau matériel roulant nouvelle génération « NG » sur la ligne E du RER (hors projet EOLE) – travaux »*.**

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION

2.1. Périmètre de la Convention

La convention porte sur le financement des travaux préparatoires et de réalisation :

- d'adaptation du gabarit horizontal en zone de quai nécessaire à la circulation du RER NG sur la ligne E existante,

- d'adaptation des équipements permettant l'arrêt en gare des RER NG : adaptation des pancartes, pose des euro balises, déplacement des installations techniques en voie, nécessaire à la visibilité des signaux et au respect du point d'arrêt.

2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux, objet de la présente convention, dans un délai de 18 mois à partir de la notification de la Convention.

Un calendrier prévisionnel figure en Annexe 1.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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 les maîtres

d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des opérations objet de la présente convention est SNCF Réseau.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au code de la commande publique.

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).

3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que de leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet qui sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

SNCF Réseau est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes des Avant-projets pour les opérations mentionnées aux articles 2.1 et 2.2 qui seront validés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage

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

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, tels que définis aux articles 2.1 et 2.2 de la présente convention.

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

La présente convention correspond à une anticipation par les financeurs du financement de la phase de réalisation. Un allotissement sera défini au plus tard à l'engagement de la phase de réalisation, ce qui permettra de solliciter les financeurs sur l'échéance et le montant du besoin de financement complémentaire.

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

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

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

L'estimation de coût définie au stade des études AVP ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et

aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts définies à l'article 7 de la présente convention.

3.3. Identification des financeurs

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 par l'Etat et la Région.

3.4. Engagements des financeurs

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 4.2.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

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

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'ensemble des études AVP achevés et approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent de mettre en place un financement de 2 761 492 € courants au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

	Coût HT en € courants
Travaux	2 372 952 €
Frais de maitrise d'ouvrage (MOA)	72 054 €
Frais de maitrise d'œuvre (MOE)	216 604 €
Provision pour aléas et imprévus	99 882 €
Total	**2 761 492 €**

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'expertises et les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect de l'enveloppe globale.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.).

4.2. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants :

Partenaires financiers	Subvention en euros courants HT	Taux

Etat	828 448 €	30 %
région Île-de-France	1 933 044 €	70 %
TOTAL	**2 761 492 €**	**100 %**

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

4.3.1. Echéanciers des appels de fonds

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité de suivi de la convention de financement, tel que défini à l'Article 8. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.3.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le bénéficiaire 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.

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 et perçus au titre de la présente convention ;
- un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage contenant la référence, la date de comptabilisation et le montant comptabilisé 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 4.2.

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 4.1, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.2;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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 inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les

subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Si au moins une convention relative à cette opération a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes seront reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération.

4.3.3. 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 dans l'article 4.3.2. signés par le représentant dûment habilité de SNCF Réseau. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

Si au moins une convention 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.

4.3.4. 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 aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.3.2. et 4.3.3 et 4.4 de la présente convention.

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

4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements seront effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SPOT/CBSF	01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen	Pôle finances Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction ferroviaire	sylvie.tamisier@iledefrance-mobilites.fr 01.47.53.28.29

SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	01.85.57.96.70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr

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

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

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

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

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

4.5. Comptabilité du Bénéficiaire

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs et l'AO de 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

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

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

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

5.1. Par Île-de-France Mobilités

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

5.2. Intervention d'experts

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

frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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 SUITE A L'APPROBATION DES DOSSIERS D'AVANT-PROJET

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

7.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet

Dans le cas où les dépenses réellement engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.2. 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.

7.2. En cas de dépassement du coût du Projet

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs 8.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et le(s) maître(s) d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le(s) maître(s) d'ouvrage sont entendus et informé(s) de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

La gouvernance s'articule autour des deux instances suivantes qui permettent de garantir le suivi des études et travaux.

8.1. Le comité de suivi de la convention de financement

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 du Projet.

Après chaque approbation de dossiers d'Avant-Projet correspondant à l'opération, une mise à jour des prévisions de dépenses par lot sera examinée en Comité de suivi de la convention de financement.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités (AO) 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 (AO), 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 Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP / APO correspondants,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses comptabilisées et le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- 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 du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants pour toute la période de réalisation.

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

3/ La communication autour du Projet :

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

8.2. Le 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 ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

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 le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux Article 7 et Article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information des financeurs hors instances partenariales

Pendant toute la durée de validité de la convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les financeurs, sans délai :

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

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

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.

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, les financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

Ce comité permet d'échanger sur la communication relative au projet dont notamment la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication ainsi que 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 dudit comité.

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres 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 au logo de chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANTS-PROJETS RELATIFS AUX TRAVAUX SNCF RESEAU

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 0 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du

coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de suivi de la convention de financement ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10. 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. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'étude Avant-Projet / Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES

11.1. <u>Modification de la convention</u>

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 4.3.5 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 d'un mois minimum, fixé dans le courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception par la personne publique. 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 accusé 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 un reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 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 4.3.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.4.

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

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

Pour la région Île-de-France,

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE LENOIR
Directrice générale Adjointe Finance & Achats

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Organigramme nominatif

ANNEXE 1
Calendrier prévisionnel

Planning Prévisionnel	1er semestre 2021	2eme semestre 2021	1er semestre 2022	2eme semestre 2022
Adaptation du Gabarit		Travaux		
Adaptation des Pancartes	Travaux			
Pose des Eurobalises		Travaux	Travaux	Travaux

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

En M€ HT Courant	2022	2023	Total
État	704 181 €	124 267 €	**828 448 €**
Région IDF	1 643 087 €	289 957 €	**1 933 044 €**
Total	2 347 268 €	414 224 €	**2 761 492 €**

ANNEXE 3 :
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU :

Direction Générale Stratégie – Direction des Grands Projets – Direction Projet EOLE – Monsieur Xavier GRUZ

Annexe 10 : Convention RER E Voies de service Gretz

2021

RER E

Convention de financement

Adaptation du site de garage de Gretz local pour le déploiement du nouveau matériel roulant RER nouvelle génération « NG »

Etudes préliminaires, études d'avant-projet, de projet, dossier de consultation des entreprises et travaux

Convention n° 21FER020

SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention 6
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation 6
2.1. Périmètre de la Convention 6
2.2. Délais de réalisation 6
Article 3. Rôles et engagements des parties 6
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 6
3.2. La maîtrise d'ouvrage 7
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage 7
3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage 7
3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage 7
3.3. Identification des financeurs 8
3.4. Engagements des financeurs 8
Article 4. Modalités de financement et de paiement 8
4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage 8
4.2. Plan de financement 9
4.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région 9
4.3.1. Echéanciers des appels de fonds 9
4.3.2. Versement d'acomptes 9
4.3.3. Versement du solde 10
4.3.4. Paiement 10
4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation 10
4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 11
4.5. Comptabilité du Bénéficiaire 11
Article 5. Modalités de contrôle 11
5.1. Par les financeurs 11
5.2. Par Île-de-France Mobilités 12
5.3. Intervention d'experts 12
Article 6. Gestion des écarts 12
6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet 12
6.2. En cas de dépassement du coût du Projet 12
Article 7. MODIFICATION DE L'AVANT PROJET 13
Article 8. MODALITes D'AUDIT 13
Article 9. Organisation et suivi de la convention 13
9.1. Information des financeurs hors instances partenariales 14
9.2. Suivi de la communication institutionnelle 15
Article 10. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE 15
Article 11. CONFIDENTIALITE 16
Article 12. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION 16
Article 13. Dispositions générales 16
13.1. Modification de la convention 16
13.2. Règlement des litiges 17
13.3. Résiliation de la convention 17
13.4. Date d'effet et durée de la convention 17
13.5. Mesures d'ordre 18
Annexes 23

Entre,

En premier lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région d'Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2021-……. de la commission permanente du conseil régional en date du …….. 2021,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau,** Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Mme Anne Bosche Lenoir, en qualité de Directrice Générale adjointe Finance et Achats, dûment habilitée à cet effet.

  Ci-après désigné par « **le maître d'ouvrage »**, le « **bénéficiaire** »,

En troisième lieu,

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

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

Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de la commande publique,

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

Vu le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2020-070 du 14 décembre 2020,

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2021/… du ……..….. 2021 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'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention aux articles 1 et 2.

« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), et/ou les études Projet (PRO) réalisés par les maîtres d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

PREAMBULE

Lors de la séance de son conseil d'administration du 13 juillet 2016, IDFM a décidé d'acquérir et de déployer des rames nouvelle génération dites « NG » sur la ligne actuelle du RER E, puis ensuite, sur l'ensemble de la ligne E, une fois les travaux de son prolongement à l'Ouest réalisés (EOLE).

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau sur le site de garage de Gretz Local (faisceau pair) aux caractéristiques du RER NG.

Elle couvre les besoins de financement liés aux engagements de phases nécessaires en 2021 et 2022 pour ne pas mettre en péril le calendrier de déploiement envisagé.

Coût d'objectif prévisionnel global du projet

Le coût d'objectif de l'Opération est de 1 016 000 euros HT constants aux conditions économiques de 06/2011. Il sera confirmé au niveau de l'AVP/Projet en euros constants et fera l'objet d'une validation par le Conseil d'administration d'IDFM.

Ce coût couvrira les frais liés à la réalisation des études préliminaires, d'AVP/Projet, d'acquisition des données complémentaires, de MOE, de MOA, d'établissement des contrats de travaux et des marchés et la réalisation des travaux, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP des différentes opérations. Le maitre d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de signature de la convention
- puis par application d'une hypothèse d'évolution de l'indice TP01 de 3 % par an au-delà.

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

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et les modalités de financement des études et des travaux en faveur de l'adaptation du site de Gretz local pour le déploiement du RER NG sur la ligne E du RER ;

- de préciser le contenu et les conditions de suivi et de réalisation des études et des travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération ;

- de définir les documents à remettre aux Parties

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

« RER E - Adaptation du garage de Gretz local pour le déploiement du RER NG (EP, APO, DCE et travaux) ».

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION

2.1. Périmètre de la Convention

La présente convention porte sur le financement des phases suivantes en vue de l'adaptation du garage de Gretz local pour le déploiement du RER NG sur la ligne E :

- les études préliminaires,
- les acquisitions de données complémentaires qui seraient nécessaires,
- l'étude d'Avant-projet (AVP) et de projet (PRO) et le dossier de consultation des entreprises (DCE),
- les travaux sur les 4 voies de services de Gretz local dont en particulier :
    - la dépose et la pose de nouvelles escabelles d'accès au trains compatibles avec les matériels RER NG et MI2N de la ligne E,
    - le déplacement des pancartes d'arrêt des rames,
    - l'aménagement des pistes et des itinéraires pour accéder à ces équipements.

2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux, objet de la présente convention, dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la Convention.

Un calendrier prévisionnel figure en Annexe 1.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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 les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage

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

3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet/Projet qui sera 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 conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

L'organigramme nominatif du maitre d'ouvrage figure en annexe 3.

3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage

S'agissant du volet études, le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds mis à jour le cas échéant en comité ad 'hoc, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

S'agissant du volet travaux, le maitre d'ouvrage s'engage sur :

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

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

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir IDFM, en qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. IDFM 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.

Il est convenu que le montant de la convention (visé à l'article 4.2) ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi, les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les coûts et les délais, dû à la pandémie Covid19, d'appliquer les dispositions de l'article 6.

3.3. Identification des financeurs

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 par l'Etat et la Région.

3.4. Engagements des financeurs

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 4.2.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

S'agissant de dépenses se rapportant à des travaux relatifs à un investissement sur le réseau ferré national, les financements en tant que subvention d'investissement ne sont pas soumis à TVA. L'ensemble des montants de la Convention sont donc exprimés en euros courants hors taxes.

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'ensemble des études AVP/Projet achevées et approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent de mettre en place un financement de 1 107 914 € courants au bénéfice de SNCF Réseau.

4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel du périmètre conventionnel se décompose comme suit :

	Coût HT en € courants
Travaux	767 299 €
Etudes	136 749 €
Frais de maitrise d'ouvrage (MOA)	39 257 €
Frais de maitrise d'œuvre (MOE)	44 658 €
Provision pour risques (PR)	119 951 €
Total	**1 107 914 €**

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

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect de l'enveloppe globale.

4.2. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

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

Partenaires financiers	Subvention en euros HT	Taux
Etat	332 374 €	30 %
région Île-de-France	775 540 €	70 %
TOTAL	**1 107 914 €**	**100 %**

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

4.3.1. Echéanciers des appels de fonds

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité ad hoc, tel que défini à l'Article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.3.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le bénéficiaire 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.

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 et perçus au titre de la présente convention ;
- un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage contenant la référence, la date de comptabilisation et le montant comptabilisé 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 4.2.

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 4.1, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.2;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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 inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Si au moins une convention relative à cette opération a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes seront reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération.

4.3.3. 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 dans l'article 4.3.2. signés par le représentant dûment habilité de SNCF Réseau. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

Si au moins une convention 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.

4.3.4. 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 aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.3.2. et 4.3.3 et 4.4 de la présente convention.

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

4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements seront effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SPOT/CBSF	01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen	Pôle finances Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction ferroviaire	sylvie.tamisier@iledefrance-mobilites.fr 01.47.53.28.29
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	01.85.57.96.70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr

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

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

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

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

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

4.5. Comptabilité du Bénéficiaire

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs et l'AO de 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, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R.1241-30 du code des transports, l'autorité organisatrice de la mobilité veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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 du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP/Projet. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation

6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet

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

6.2. En cas de dépassement du coût du Projet

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

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

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et le(s) maître(s) d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le(s) maître(s) d'ouvrage sont entendus et informé(s) de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maitre d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du Comité ad hoc ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'IDFM. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.
L'application de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

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

ARTICLE 8. MODALITES D'AUDIT

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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 9. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

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

Le comité de pilotage :

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'Opération, représentées par leurs élu(e)s.

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

Le comité des financeurs :

Ce comité réunit les financeurs et les maîtres d'ouvrage.

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

Le comité se prononce et valide :

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

Le comité technique

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

Le comité technique est convoqué par l'AOM. Il est réuni en tant que besoin et au moins une fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.1. Information des financeurs hors instances partenariales

Pendant toute la durée de validité de la convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les financeurs, sans délai :

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

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

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

9.2. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité permet d'échanger sur la communication relative au projet dont notamment la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication ainsi que 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 dudit comité.

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres 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 au logo de chaque partenaire sera identique.

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

ARTICLE 10. 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.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les Études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 11. 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 12. 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. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'étude Avant-Projet / Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 13. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

13.1. <u>Modification de la convention</u>

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 4.3.5 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 d'un mois minimum, fixé dans le courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception par la personne publique. 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.

À 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 accusé 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 un reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études 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 Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 8 et des stipulations de l'article 11, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.3.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.4.

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

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.

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

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

Pour l'État,

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

Pour la région Île-de-France,

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE LENOIR
Directrice générale adjointe Finance & Achats

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Organigramme nominatif

ANNEXE 1
Calendrier prévisionnel

Planning Prévisionnel	1er semestre 2021	2eme semestre 2021	1er semestre 2022	2eme semestre 2022
:P et acquisition des données	Etudes préliminaires			
Etudes projet et DCE		Etudes Projet	DCE	
Travaux			Travaux	Travaux

ANNEXE 2
Échéancier prévisionnel des appels de fonds

M€ courants	2021	2022	2023	TOTAL
Etat	0	265 899 €	66 475 €	**332 374 €**
Région	0	620 432 €	155 108 €	**775 540 €**
TOTAL	**0**	**886 331 €**	**221 583 €**	**1 107 914 €**

ANNEXE 3 :
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU :

Direction Générale Stratégie – Direction des Grands Projets – Direction Projet EOLE – M. Xavier GRUZ

Annexe 11 : Convention Ligne J Mantes-Vernon

2021

Convention de financement des adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur la ligne Transilien J entre Mantes et Vernon

Deuxième affectation travaux

21FER008

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Région îledeFrance

SNCF RÉSEAU

îledeFrance mobilités

Table des matières

Table des matières 2

PREAMBULE 6

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION 7

ARTICLE 2 : PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX 7

2.1 Périmètre de la convention 7
2.2 Calendrier prévisionnel de réalisation 8

ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 8

3.1 L'autorité organisatrice 8
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet 8
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage 8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage 9
3.2.3Engagements du maître d'ouvrage 9
3.3 Les financeurs 10
3.3.1 Identification des financeurs 10
3.3.2 Engagements des financeurs 10

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 10

4.1. Régime de TVA 10
4.2 Coût du projet 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 des acomptes 11
4.4.2. Versement du solde 12
4.4.3 Paiement : 12
4.4.4 Domiciliation 12
4.4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 13
4.4.6 Comptabilité du bénéficiaire 13

ARTICLE 5 MODALITES DE CONTROLE 13

5.1. Par les financeurs 13
5.2. Par Île-de-France Mobilités 14
5.3. Intervention d'experts 14

ARTICLE 6 MODALITES D'AUDIT 14

ARTICLE 7 GESTION DES ECARTS SUITE A L'APPROBATION DU DOSSIER D'AVANT-PROJET 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 15

ARTICLE 8 : ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION 15

8.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 15
8.2 Comité des financeurs 16
8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs 17
8.4 Suivi de la communication institutionnelle 17

ARTICLE 9 MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET 17

ARTICLE 10 : BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION 18

ARTICLE 11 : DISPOSITIONS GENERALES 19

11.1 Modification de la convention 19
11.2 Règlement des litiges 19
11.3 Résiliation de la convention 19
11.4 Date d'effet et durée de la convention 19
11.5 Mesures d'ordre 20

ANNEXES 26

Annexe 1 : Organigramme de l'opération 26
Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds 27
Annexe 3 : Calendrier 28

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €., inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Séverine LEPERE ou Guillaume MARBACH, Directrice de la Modernisation et Développements SNCF Réseau Île-de-France, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés par « **le maître d'ouvrage** »,

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 ……..2021,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération du n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR n° 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n° 2016/253 du Conseil du STIF du 13 juillet 2016 approuvant les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;

Vu la délibération n° 2016/498 du Conseil du STIF du 15 novembre 2016 approuvant la commande de 52 NAT pour le réseau Transilien de Paris Saint Lazare ;

Vu la délibération n° CP 2017-121 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 8 mars 2017 approuvant la convention de financement des études Avant-Projet/Projet et premiers travaux des études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau de la ligne Transilien J ;

Vu la délibération n° CP 2017-412 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études APO et travaux d'adaptation des infrastructures entre les gares de Conflans-Sainte-Honorine et Mantes-la-Jolie sur la ligne Transilien J6 ;

Vu la délibération n° CP 2020-049 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 4 mars 2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des adaptations des infrastructures pour le déploiement de la NAT sur la Ligne J- APO-REA ;

Vu la délibération n°20210211-056 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île de France du 11 février 2021 approuvant la convention de financement Multisites n°3 pour la réalisation d'études amont sur les lignes P, J/L, D et R ;

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

Vu la délibération n° CP 2021-251 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 24 septembre 2021 approuvant la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Lors de la séance de son conseil d'administration du 13 juillet 2016, Île-de-France Mobilités a validé l'acquisition de matériel de type NAT pour le réseau de Paris Saint-Lazare.

La convention 17DPI062 délibérée par le conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2017 (n° CP 2017-412) a permis le financement des travaux d'adaptation des infrastructures nécessaires à la mise en exploitation des rames NAT sur la branche Conflans - Mantes.

Les études préliminaires pour la branche Mantes – Vernon sont financées par la CFI 19FER031 délibérée par le conseil régional d'Île-de-France le 18 septembre 2019 (n° CP 2019-255).

Les études APO et des premiers travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires à mener sur la branche Mantes – Vernon afin de permettre le déploiement de la NAT ont été financées par l'avenant à la convention n°17DPI062 approuvé en CP n°2020-049 du 4 mars 2020 par la Région Île-de-France.

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

Coût d'objectif de l'opération

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

Île-de-France Mobilités envisage de présenter l'AVP correspondant à son prochain Conseil d'Administration.

Le coût des travaux prévisionnel, objet de la présente convention, est estimé à 4,250 M€ en euros courants.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2017. Le maitre d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de délibération de la convention par la région Île-de-France.
- puis de 3 % par an au-delà. Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la poursuite des travaux d'adaptation des infrastructures sur la ligne J entre Mantes-la-Jolie et Vernon en affectant un montant de 4 000 000 € à SNCF Réseau et la réalisation de l'opération pose de pancartes UFR pour 250 000 €.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux d'adaptation des voies principales à l'arrivée de la NAT sur la ligne Transilien J entre Mantes-la Jolie et Vernon ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux d'adaptation des voies principales à l'arrivée de la NAT sur la ligne Transilien J, dans le respect du calendrier général de l'opération,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

« Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur la ligne J entre Mantes et Vernon – deuxième affectation travaux »

ARTICLE 2 : PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX

2.1 Périmètre de la convention

Cette convention concerne les travaux d'adaptations sous la maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau liées aux matériels roulants NAT de la ligne J, notamment :

- Pour la gare de Rosny sur Seine : le réhaussement du quai 1, l'abaissement du quai 2, la mise en place de balises KVB-CSSP, l'implantation de pancarte d'arrêt dans les deux sens de circulation, la mise aux normes de la sonorisation et de l'éclairage et l'adaptation des installations existantes.

- Pour la gare de Bonnières sur Seine : l'abaissement du quai 2, la mise en place de balises KVB-CSSP, l'implantation de pancarte d'arrêt dans les deux sens de circulation, la mise aux normes de la sonorisation et de l'éclairage et l'adaptation des installations existantes.

- Pour la gare de Vernon et voies de service (VS) : la mise en place de balises KVB-CSSP, l'implantation de pancarte d'arrêt dans les deux sens de circulation, la mise aux normes de la sonorisation et de l'éclairage, l'adaptation des installations si nécessaire, l'électrification des voies 6bis et 8bis, la reprise de la piste piétonne entre la gare et le poste 1, la reprise de la piste carrossable à l'emplacement de l'ancien quai.

- L'installation sur les quais de pancartes UFR pour les lignes J et L (total de 25 gares).

La convention vise à permettre la réalisation des opérations et phases suivantes :

Opérations	Caractéristiques	Enjeu	Phases concernées
Adaptation des infrastructures de voies principales et voies de service entre Mantes-la-Jolie et Vernon	Permettre la circulation et la desserte commerciale des gares entre Mantes exclu et Vernon par des NAT en US/UM2	Circulation matériel roulant et garages	REA (financement partiel phase REA)
Mise en place de pancartes UFR pour les lignes L et J.	Installation de la signalisation pour la circulation de la NAT et l'accessibilité des personnes en UFR.	Circulation matériel et Accessibilité	APO/REA

2.2 Calendrier prévisionnel de réalisation

Le délai de réalisation prévisionnel est fixé à 48 mois à compter de la notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

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

ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice

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

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

Conformément aux dispositions du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet qui sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

3.2.3Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en CSCF, selon l'avancement du projet ;
- 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.

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais de l'AVP correspondant qui sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités. Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la phase de Travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

L'estimation de coût définie au stade des études en cours ne tient pas compte de l'épidémie de COVID -19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les couts et les délais dûs à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts, définies à l'article 7 de la présente convention.

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

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

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

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification des financeurs

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, par :

- l'État ;
- la Région Île-de-France

3.3.2 Engagements des financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux, dans la limite des montants inscrits au plan de financement détaillé à l'article 4.2.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2 Coût du projet

Au titre du CPER 2015-2020 et de la convention, le détail des coûts est le suivant :

SDMR Ligne J - Travaux d'adaptation entre Mantes-la-Jolie et Vernon		
Bénéficiaire	Projet	Montant en € courants
SNCF Réseau	Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur la ligne J entre Mantes et Vernon – deuxième affectation travaux (REA 3)	4 000 000 €
	Pancartes UFR	250 000 €
Total périmètre de la convention		**4 250 000 €**

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 du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée…).

4.3 Plan de financement

Le projet est financé sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Adaptation Infra – NAT ligne J Plan de financement Montant en € courants et %			
Périmètre	**Etat** **30%**	**Région** **70%**	**Total**
SNCF Réseau	1 275 000 €	2 975 000 €	4 250 000 €

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

4.4.1 Versement des acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses de chaque bénéficiaire, par financeur.

A cette fin, le bénéficiaire 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.

Pour l'Etat et la Région, les états d'acompte sont établis en euros courants.

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

<u>a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :</u>

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 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 est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

<u>b – Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :</u>

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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 inscrite au CPER 2015-2020, la région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.4.2. 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 notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

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.

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 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 à l'article 4.4.1, 4.4.2 et 4.4.5.

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

4.4.4 Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe Unité Crédit Management	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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

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

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

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.

4.4.6 Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces travaux.

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 de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6 MODALITES D'AUDIT

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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 SUITE A L'APPROBATION DU DOSSIER D'AVANT-PROJET

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

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

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

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement, le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.3 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

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

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

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

ARTICLE 8 : ORGANISATION ET SUIVI DE LA 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.

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 du Projet.

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

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

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

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

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

<u>1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :</u>

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),

- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération d 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).

La présentation des coûts fera apparaitre la distinction en les coûts d'adaptations et de correspondances.

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 du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

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

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.

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 ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 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 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 7 et à l'article 9 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 :

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

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

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.

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 du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9 MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un

dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'opération, il transmettra à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10 : BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

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 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11 : DISPOSITIONS GENERALES

11.1 Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4. ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre 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.

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

11.3 Résiliation de la convention

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

11.4 Date d'effet et durée de la convention

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

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.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;
- A la date de la constatation de la caducité de la convention selon les modalités prévues à l'article 4.4.5.

11.5 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l’Etat,

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

Pour la Région Île-de-France,

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

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE
Directrice
Direction de la Modernisation et du Développement
SNCF Réseau Île-de-France

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

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

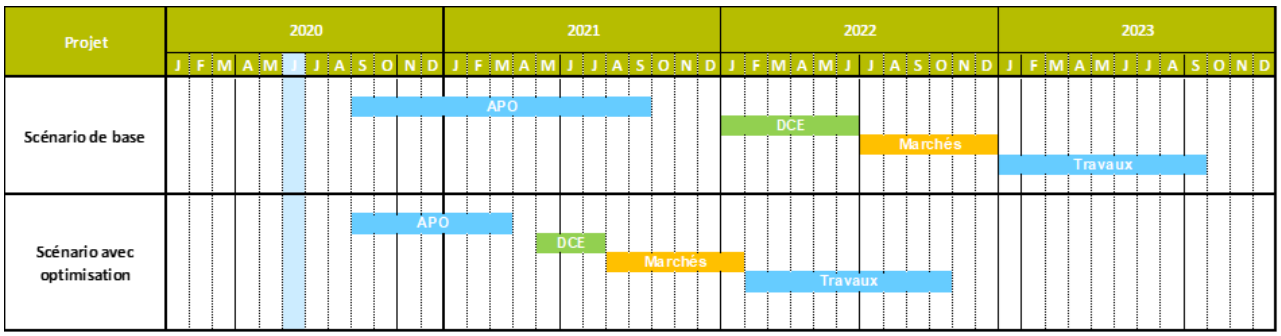
Maitrise d'ouvrage SNCF RESEAU

Maitrise d'ouvrage Direction Générale Île-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR – Stéphane Leprince

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Total**
Etat	12 750	114 750	255 000	255 000	255 000	255 000	89 250	38 250	**1 275 000**
Région Île-de-France	29 750	267 750	595 000	595 000	595 000	595 000	208 250	89 250	**2 975 000**

Annexe 3 : Calendrier



Annexe 12 : Convention Ligne J EP Bois-Colombes

Schéma directeur de la ligne J

Convention de financement

Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes - Convention de financement relative aux études préliminaires

21FER01

Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération 6
Définitions 6
Contexte 6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION 8
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER 8
2.1 Périmètre de la convention 8
2.2 Délai de réalisation 8
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 9
3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT) 9
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet 9
3.2.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage 9
3.2.2 Engagement du maître d'ouvrage 9
3.3 Les financeurs 10
3.3.1 Identification 10
3.3.2 Engagements 10
ARTICLE 4 - MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 10
4.1 Régime de TVA 10
4.2 Estimation du coût du projet 10
4.3 Coût de réalisation détaillé 10
4.4 Plan de financement 11
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement 11
4.5.1 Modalité de versement des acomptes 11
4.5.2 Versement du solde 12
4.5.3 Paiement 13
4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation 13
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 14
4.7 Comptabilité du bénéficiaire 14
ARTICLE 5 - MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT 14
5.1 Par les financeurs 14
5.2 Par Île-de-France Mobilités 14
5.3 Intervention d'experts 14
ARTICLE 6 - GESTION DES ECARTS 15
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif 15
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention 15

ARTICLE 7 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION 15
7.1 Comité Technique (COTECH) 15
7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL) 16
ARTICLE 8 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 16
ARTICLE 9 DISPOSITIONS GENERALES.....17
9.1 Modification de la convention 17
9.2 Règlement des litiges.....17
9.3 Résiliation de la convention 17
9.4 Date d'effet et durée de la convention.....18
9.5 Mesures d'ordre 18

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculé au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737 N° APE 632, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Monsieur Guillaume MARBACH, Directeur général adjoint Île-de-France de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet

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

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports **;**

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CP 2021-251du 24 septembre 2021de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

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

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

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

« **Résultats des études** » : Il s'agit dans la présente convention du dossier d'études préliminaires (EP) réalisé par SNCF Réseau, à partir des études objet de la présente convention.

« Maitrise d'ouvrage des études » : désigne les entités en charge de déterminer et réaliser les études, objet de la présente convention. Dans cette convention, il s'agit de SNCF Réseau.

Contexte

Le projet des communications de rabattement en gare de Bois-Colombes vise à permettre d'augmenter la desserte de la gare de Bois-Colombes pour offrir un accès plus large au Grand Paris Express en la rendant accessible aux trains de la ligne J6.
Aujourd'hui, la gare de Bois-Colombes est desservie uniquement par la ligne J4. En effet, seules les voies du groupe 4 (V1bis et V2bis) desservent les quais, comme le montre le schéma ci-dessous :

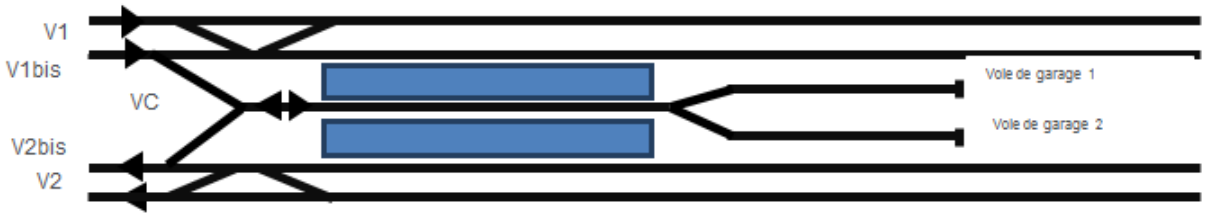


Figure 1 : Schéma des infrastructures ferroviaires existantes de la gare de Bois-Colombes

Aux heures de pointe, toutes les missions de la ligne J4 desservent la gare (6 trains / heures).
L'augmentation de la desserte en rendant possible l'arrêt des J6 à Bois- Colombes nécessitent donc l'aménagements des équipements ferroviaires. De nombreuses études ont, dans les dernières années, été réalisées amenant à écarter différentes solutions techniques et à retenir comme schéma des infrastructures cibles le schéma suivant :

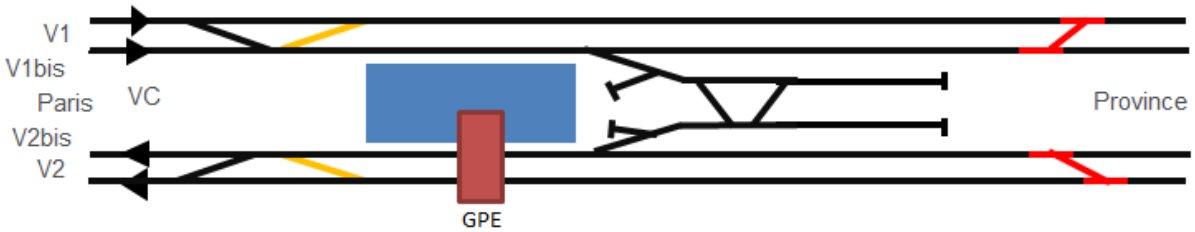


Figure 2 : Schéma des infrastructures ferroviaires à l'horizon de la présente étude

Ce schéma cible attendu est porté par plusieurs opérations :

- L'Interconnexion Grand Paris
- Les communications de rabattement

dont les maturités sont différentes. Cependant ces deux opérations touchent le même poste de signalisation et sont souhaitées au même horizon.

SNCF réseau a donc proposé de suspendre les études ferroviaires de l'interconnexion niveau AVP qui devaient débuter et de réaliser des études préliminaires des communications de rabattement. Un AVP commun reprenant le programme des deux opérations sera lancé par la suite

Les études préliminaires objet de la présente convention concernent uniquement les aménagements portés par l'opération « Communication de rabattement à Bois-Colombes ». Ceux-ci consistent en :

- La mise en place de communication de rabattement côté province. (en rouge sur figure 2)
- La suppression des communications côté Paris (en jaune)

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études préliminaires pour la communication de rabattement pour l'arrêt des J6 en gare de Bois-Colombes.

Elle a pour objet :

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

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

« Ligne J - Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes - Convention de financement relative aux études préliminaires (EP) ».

ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention porte sur les études de nouvelles communications de rabattement en gare de Bois-Colombes. A ce titre, le périmètre de la convention couvre les études préliminaires (EP) de cette opération.

La description des études est présentée en annexe 1.

La convention couvre :

- Les besoins en acquisitions de données d'entrée nécessaires aux études préliminaires (EP) ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation administratives ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre, y compris l'encadrement technique des services de SNCF Réseau, permettant d'apporter un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la grille des lignes J4 et J6 en situation cible intégrant l'arrêt des J6 à Bois-Colombes,
- Les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- Les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des études tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les activités nécessaires au compte-rendu de l'avancement des études dans le cadre de la présente convention.

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

2.2 Délai de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 12 mois à compter de la date de notification de la convention par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

ARTICLE 3- ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT)

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

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet objet de la présente convention est SNCF Réseau.

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande Publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

Conformément aux dispositions de la Loi n°2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

3.2.2 Engagement du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation de l'étude préliminaire, objet de la convention, dans le respect des règles de l'art ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir 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.

L'estimation de coût définie au stade des études en cours ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les

couts et les délais dûs à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts définies à l'article 6 de la présente convention,

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement de la présente convention est assuré par :

- l'Etat,
- la région Île-de-France,

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

ARTICLE 4- MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **500 000 € HT courants**.

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

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Montants en € HT en euros courants prévisionnels	
Postes de dépenses	**Montant**
Acquisitions de données	50 000
Etudes d'infrastructures (MOE)	120 000
Etudes d'exploitation (MOE)	120 000
Etudes de robustesse (MOE)	120 000
Etudes socio-économiques (MOE)	40 000
MOA, suivi projet	50 000
TOTAL	**500 000**

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

4.4 Plan de financement

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

Communication de rabattement en gare de Bois-Colombes – Convention EP Montant € courants HT et %			
	Etat 30%	**Région 70%**	**TOTAL**
MOA SNCF Réseau	150 000	350 000	**500 000**

4.5 Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1 Modalité de versement des acomptes

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement du projet, conformément à la présente convention.

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

Les demandes d'acompte seront établies en euros courants.

Le dossier de demande de versement comprend les pièces suivantes.

<u>a – versement des acomptes par l'Etat</u>

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

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

b-versement des acomptes par la Région

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

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

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

Chacun des documents constituant la demande de versement est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

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 inscrite au CPER 2015-2020, la région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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.

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 unique des dispositions de la convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage unique doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6.

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

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

4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	**Nom du service**	**N° téléphone/ adresse électronique**
Etat	21/23 rue Miollis 75015 Paris	DRIEAT– SPOT – CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité elluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
SNCF Réseau	Direction Finances et achats15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Service Trésorerie Groupe Unité Crédit Management	Patricia LANGELEZ – Gestionnaire financier Tel. : 01.85.57.96.70 / Fax 01.71.92.61.64 / patricia.langelez@reseau.sncf.fr

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

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

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

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 aux acquisitions de données, études relevant de l'opération faisant l'objet 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 convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5 - MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT

5.1 Par les financeurs

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

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

En cas de non-respect de ces dispositions, les financeurs se réservent la possibilité de suspendre ses paiements ou de demander le reversement des sommes correspondant aux dépenses insuffisamment justifiées.

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 d'Opération qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs.

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 montant initialement prévu, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- **En cas de perspective de dépassement**

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

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge desdits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maitre d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1 Comité Technique (COTECH)

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

Ce COTECH se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire. Ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

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

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, deux semaines avant la réunion du COTECH.

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,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité des financeurs.

Le maître d'ouvrage transmet à l'autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

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

ARTICLE 9 DISPOSITIONS GENERALES

9.1 Modification de la convention

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

9.2 Règlement des litiges

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

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

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

9.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec accusé 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 co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

9.4 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 8, la présente convention expire :

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

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

9.5 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat, **Marc GUILLAUME** Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Île-de-France, **Valérie PECRESSE** Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France
Pour SNCF Réseau, **Guillaume MARBACH** Directeur général adjoint Île-de-France de SNCF Réseau	Pour Île-de-France Mobilités, **Laurent PROBST** Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Contenu des études

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Planning de réalisation des études

ANNEXE 1 :

Détail des études préliminaires

Ces études préliminaires ont pour objectif :

1. Déterminer la nature et l'implantation des communications de rabattement afin d'avoir le système le plus performant
2. Déterminer l'impact sur la robustesse d'un plan de transport avec 12 dessertes à l'heure à BCO
3. Etudier les évolutions possibles du poste 1 sur la base du préprogramme cible
4. Etudier les phasages possibles pour atteindre la cible en interface avec les travaux génie civil
5. Estimer le coût commun report voie de service et communication de rabattement avec proposition d'une clé de répartition

Contenu des études préliminaires :

Ces études comprennent cinq volets

- Des acquisitions de données
  Ce volet comprend la réalisation éventuelle d'acquisitions de données nécessaires à la réalisation des études techniques incluant principalement des relevés topographiques

- La définition du programme technique
  Ce volet vise à définir le scénario infrastructure à retenir et à étudier dans la suite des études. Il comprend deux types d'études
    - Des études infrastructures : tracé de voie et préprogramme des différents scénarii envisagés
    - Des études exploitations permettant d'évaluer la répercussion sur le débit des groupes 4 et 6 des différents scénarii

- Des études techniques
  Ce volet comprend les études techniques ferroviaires tout métier permettant d'estimer le coût et le délai de cette opération en interface avec l'opération d'interconnexion. C'est lors de ce volet que sera étudié les possibilités d'évolution du Poste de signalisation ainsi que les différents phasages possibles de réalisation

- Des études de robustesse
  Ce volet comprend une étude de robustesse pour évaluer la régularité probable d'un fonctionnement où les trains du groupe VI s'arrêteraient sur les voies du groupe IV. Cette étude peut se faire sur la base de la déserte construite par SETEC

- Eclairage socio-économiques

  Mise à jour de l'éclairage socio-économique réalisé dans le cadre du schéma directeur de la ligne J en fonction des résultats des études précédentes (études techniques et exploitation)

ANNEXE 2 :

Échéancier prévisionnel des appels de fond du maitre d'ouvrage

Co-financeur	Clé de financement	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Etat	30%	37 500,00	30 000,00	30 000,00	30 000,00	22 500,00	150 000,00
Région Ile-de-France	70,00%	87 500,00	70 000,00	70 000,00	70 000,00	52 500,00	350 000,00
Total		**125 000,00**	**100 000,00**	**100 000,00**	**100 000,00**	**75 000,00**	**500 000,00**

ANNEXE 3 :

Planning de réalisation des études

Le planning de réalisation des études est le suivant :

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Déf progr technique												
Etude Technique												
Etude de robustesse												
Etude socio -eco												

Annexe 13 : Convention Ligne N SDMR

2021

Ligne Transilien N

Convention de financement

Adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Regio 2N

- Voies principales
- Voies de garages et de maintenance

Quatrième phase de travaux (REA Phase 4)

21FER007

Ligne Transilien N

« Convention de financement relative à l’adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N - Travaux REA phase 4 »

SOMMAIRE

PREAMBULE 7
Article 1. Objet de la convention 10
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des travaux 11
2.1. Périmètre de la convention 11
2.1.1. Phase REA n°4 Adaptations des infrastructures des voies principales et voies de tiroirs 11
2.1.2. Phase REA Installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant 11
2.2. Délais de réalisation 12
Article 3. Rôles et engagements des parties 12
3.1. L'Autorité organisatrice de la mobilité 12
3.2. La maîtrise d'ouvrage 12
3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage 12
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage 13
3.3. Les financeurs 13
3.3.1. Identification 13
3.3.2. Engagements 13
Article 4. Modalités de financement et de paiement 14
4.1. Régime de TVA 14
4.2. Estimation du coût de l'opération 14
4.3. Coûts de l'opération du bénéficiaire 15
4.4. Plan de financement 16
4.5. Modalités de paiement 16
4.5.1. Versement d'acomptes 16
4.5.2. Versement du solde 17
4.5.3. Paiement 18
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation 18
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 19
4.7. Comptabilité du bénéficiaire 19
Article 5. Modalites de contrôle 19
5.1. Par les financeurs 19
5.2. Par Ile-de-France Mobilités 19
5.3. Intervention d'experts 19
Article 6. Modalités d'audit 20
Article 7. Gestion des écarts suite à l'approbation des dossiers d'avant-projet 20
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet 20
7.2. Dispositions en cas de modification des délais 20
Article 8. Organisation et suivi de la convention 21

8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) 21
8.2. Comité des financeurs 22
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs 22
8.4. Suivi de la communication institutionnelle 23
Article 9. Modification des avant-projets relatifs aux travaux sncf reseau 23
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération 23
article 11. Dispositions générales 24
11.1. Modification de la convention 24
11.2. Règlement des litiges 24
11.3. Résiliation de la convention 24
11.4. Date d'effet et durée de la convention 25
11.5. Mesures d'ordre 25
Annexes 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°_____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital social 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, identifié au SIREN sous le numéro 412 280 737 N°APE 632 A, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny**,** représenté par Anne BOSCHE LENOIR, directrice générale adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par « **le Maître d'ouvrage », le « bénéficiaire »**.

Et en dernier lieu,

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

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

Les financeurs, le maître d'ouvrage et Ile-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°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;

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

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

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

Vu l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 du conseil régional d'Île-de-France adoptant le projet de Contrat de Plan État-Région 2015-2020 ;

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à l'adaptation des voies principales pour l'arrivée du Regio 2N sur la ligne Transilien N, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

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

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

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

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

La convention s'inscrit en continuité :

- de la convention n°17DPI046 approuvée par la délibération n° CP 2017-121 de la commission permanente de la région Île-de-France du 8 mars 2017 et par la délibération n°2017/137 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 22 mars 2017 relative aux études préliminaires et acquisitions de données pour adapter les infrastructures SNCF Réseau des voies principales au nouveau matériel roulant,
- de la convention n°18FER001 approuvée par la délibération n° CP 2018-82 de la commission permanente de la région Île-de-France du 16 mars 2018 relative aux études APO et aux DCE partiels pour l'adaptation des voies principales des infrastructures SNCF Réseau,
- de la convention n°18FER002 approuvée par délibération n° CP 2018-82 de la commission permanente de la région Île-de-France du 16 mars 2018 relative aux études EP, AVP, PRO, DCE des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/ P, N et D/R,
- de la convention n°18FER030 approuvée par délibération n° CP 2018-455 de la commission permanente de la région Île-de-France du 21 novembre 2018 relative aux études APO-DCE phase 2 et travaux REA phase 1 concernant l'adaptation des voies principales,
- de la deuxième convention n° 18FER027 approuvée par délibération n° CP 2018-455 de la commission permanente de la région Île-de-France du 21 novembre 2018 relative aux études AVP, PRO, DCE des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/ P, N et D/R.
- de la convention n°19FER046 approuvée par délibération n° CP 2019-477 de la commission permanente de la région Île-de-France du 20 novembre 2019 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 2 et Expertises,

- de la convention n°20FER496062 approuvée par délibération n°2020/290 de la commission permanente de la région Île-de-France du 27 mai 2020 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 3.
- de la convention n°20FER066 approuvée par délibération n°2020-155 de la commission permanente de la région Île-de-France du 27 mai 2020 relative à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N Travaux REA phase 3.

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

La présente convention permet d'engager une quatrième phase de travaux (REA Phase 4).

Elle porte sur le financement des travaux relatifs :

- aux adaptations des infrastructures des voies principales et voies de tiroirs :
- aux installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant

Pour rappel, le retournement des Régio2N à Mantes nécessite dans le cadre du projet EOLE (quais hauts EOLE incompatibles avec Régio2N) la création d'un tiroir, qui fait l'objet de deux autres conventions de financement dédiées au titre du SDMR : n°18FER015 et n°20FER066 couvrant respectivement les études PRO et les travaux (REA) de cette opération.

Coût d'objectif du projet

Le coût d'objectif du projet regroupant l'ensemble des opérations d'adaptation des voies principales et des installations de garages et de maintenance sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau a été établi à l'issue des phases AVP ou APO et leur validation par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités a eu lieu le 14 avril 2021.

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

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

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

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

L'AVP administratif d'adaptation des tiroirs (Clamart, Plaisir-Grignon Phase 2, La Verrière, Saint-Quentin-en-Yvelines et Mantes), des voies de garage (Vouillé, Versailles-Matelots, Trappes), la création de deux sous-stations (Trappes, Montrouge) et le traitement des SCI sur la ligne N a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 pour un coût d'objectif de 78,230 M€ (CE janvier 2018).

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation. A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'IDFM, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France. Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, dans le respect des clés de financement du CPER 2015-2020 sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 500 000 € courants.

Modalités d'actualisation

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

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

- à partir des indices connus à la date de délibération de la convention par la région Île-de-France
- puis de 3 % par an au-delà. Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement d'une quatrième phase de travaux (REA phase 4) concernant l'adaptation des infrastructures pour le déploiement du nouveau matériel roulant Régio2N sur la ligne N.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux relatifs à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N - Travaux REA phase 4 ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à l'adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N - Travaux REA phase 4, dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

« Adaptation des infrastructures de la ligne Transilien N pour le déploiement du Régio2N

Travaux - Convention n°4 »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la quatrième phase de travaux (REA Phase 4) relative :

- aux adaptations des infrastructures des voies principales et voies de tiroirs
- aux installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant.

Sont exclus de la présente convention :

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

2.1.1. Phase REA n°4 Adaptations des infrastructures des voies principales et voies de tiroirs

La convention finance une quatrième phase de travaux concernant :

- les adaptations permettant la desserte commerciale des gares : rehaussement et/ou allongement de quais, éclairage, suppression de traversées de voies, balises et pancartes de SNCF Réseau, déplacement de signaux, …
- les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains : alimentation électrique (sous-stations, caténaires, circuits de retour du courant de traction, sectionnements critiques), gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces PN, …
- les adaptations nécessaires aux sites de garages (allongements, renforcements caténaires, postes électriques, feeders, sous-stations, …)

Au stade d'avancement des études en cours, le programme global de l'opération concerne notamment les travaux suivants :

- Allongement des quais dans les gares qui le nécessitent,
- Surcoût SDMR lié à la mixité du matériel roulant en gares de St Quentin-en-Yvelines, Trappes et La Verrière (impact SDA),
- Rehaussement de quais en gares de Plaisir-Les-Clayes,
- Suppression de TVP (par dénivellation) et création d'un passage souterrain (PASO) en gares de Maule et Beynes,
- Renforcement des caténaires, allongement et mise en place des dispositifs anti-dérive (au cas par cas) pour les tiroirs de Plaisir-Grignon, Sèvres, Clamart, La Verrière, et Saint-Quentin en Yvelines,
- Feeders entre Saint-Cyr et Plaisir-Grignon,
- Le traitement du Sectionnement Critique d'Intensité (SCI) de la Ligne N.
- Autres adaptations nécessaires en ligne (gabarit, circuits de voie, annonces PN, paramétrage KVB, …) jusqu'en gare de Dreux y compris afin de permettre le retournement des trains dans cette gare terminus de la ligne.

2.1.2. Phase REA Installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant

La convention finance les adaptations nécessaires aux garages / ateliers de la ligne N sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau :

- Vouillé (Les travaux IFTE, allongement de voie et doublement du fil de contact et feeder depuis la herse jusqu'à Ouest Ceinture)
- Montrouge (Sous-station Montrouge avec raccordement RTE, travaux d'alimentation et Feeder 9/9 bis)
- Versailles (doublement de fil, feeder entre la sous-station et la herse)
- Trappes (doublement de fils de contact sur les faisceaux de Trappes, renforcement du feeder et création d'une herse)
- Site de Rambouillet (Doublement de fil de contact, Dépose de la caténaire et travaux du feeder entre la herse et Paris-Montparnasse)
- Site de Dreux (travaux de voie dus à l'impact de SNCF Voyageurs, création d'impasses sécurité)

La convention finance aussi la création et le renforcement des sous-stations de la ligne N :

- Montrouge
- Trappes

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation des travaux objets de la convention, y compris les travaux nécessaires postérieurs mise en service, est fixé à 72 mois à compter de la notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service du projet est joint en annexe 3 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice de la mobilité

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

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 les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité organisatrice de la mobilité, 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. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des opérations est SNCF Réseau.

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

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

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage (SNCF Réseau)

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP correspondants qui ont été approuvés par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités et qui seront confortés à l'issue des dernières études PRO.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la quatrième phase de la phase REA, telle que définie à titre indicatif aux articles 2.1.1 et 2.1.2 de la présente convention.

L'estimation de coût définie au stade des études en cours ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les couts et les délais dus à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts définie à l'article 7 de la présente convention,

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

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

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

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- L'État
- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

Le périmètre et le coût objectif global du projet sont précisés dans les AVP administratifs remis et approuvés par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

Etant donné la criticité du calendrier d'arrivée du Régio2N et les impacts positifs attendus par ce nouveau matériel pour les usagers, les signataires de la convention conviennent de mettre en place un financement de 40 100 000 € courants au bénéfice de SNCF Réseau afin de poursuivre les travaux.

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le périmètre et le coût objectif global du projet est estimé à 154 504 000 € courants suite de :
- la remise de l'ensemble des études AVP et leur approbation par Île-de-France Mobilités lors du Conseil d'Administration du 14 avril 2021.
- La prise en compte des surcoûts du projet en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines (1 874 000 € courants)

Les signataires de la convention conviennent de mettre en place un financement de 41 974 000 € courants au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation d'une quatrième phase de travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts de l'opération du bénéficiaire

Au titre du CPER 2015-2020 et de la convention, le détail des coûts est le suivant :

REA phase 4		
Bénéficiaire	Opération	Montant en € courants
SNCF Réseau	Les adaptations des voies principales :	
	Travaux	1 000 000
	MOA	50 000
	MOE	300 000
	PR	100 000
	Total :	1 450 000
	Bus de substitution	500 000
	Les adaptations des voies de maintenance et de garage :	
	Travaux	26 310 000
	MOA	1 316 000
	MOE	7 893 000
	PR	2 631 000
	Surcoût gare Saint-Quentin-en-Yvelines	1 874 000
	Total :	40 024 000
Total périmètre de la convention		41 974 000 €

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

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée,).

4.4. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Regio2N sur la Ligne N - Travaux – Convention n° 4 Montant en € courants HT et %			
Bénéficiaire	**État 30%**	**Région 70%**	**TOTAL**
SNCF Réseau	12 592 200	29 381 800	41 974 000

4.4.1 Plan de financement des travaux

Adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Regio2N sur la Ligne N - Travaux – Convention n° 4 Montant en € courants HT et %			
Bénéficiaire	**État 29,16 %**	**Région 70,84 %**	**TOTAL**
SNCF Réseau	12 092 200	29 381 800	41 474 000 €

4.4.2. Plan de financement des bus de substitution

Adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Regio2N sur la Ligne N – Bus de substitution Montant en € courants HT et %		
Bénéficiaire	**Etat 100 %**	**TOTAL**
SNCF Réseau	500 000 €	500 000 €

4.5. Modalités de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

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

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

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

Pour l'Etat et la région, les états d'acompte sont établis en euros courants.

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 des acomptes déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la date et la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.5.

b – Demande de versement des acomptes auprès de l'État
Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.5.
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

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 inscrite au CPER 2015-2020, la région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.5.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.6.1 signés par le représentant légal du bénéficiaire. 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 versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

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 4.6.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention. Le versement des montants de subvention appelés par le 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 4.6.1 et 4.6.2 et 4.7.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

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

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
État	DRIEA 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 93400 Saint-Ouen	Pôle finances Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@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	Patricia LANGELEZ TEL : 01 85 57 96 70 patricia.langelez@reseau.sncf.fr

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, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, les bénéficiaires n'ont pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, si les bénéficiaires établissent avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne leur sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité du bénéficiaire

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

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

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

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.1.

5.3. Intervention d'experts

L'autorité organisatrice de la mobilité ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice de la mobilité. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes

pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

La région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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 SUITE A L'APPROBATION DES DOSSIERS D'AVANT-PROJET

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

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

En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées à due proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.5. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de dépassement du coût d'objectif

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

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.2 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

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

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet Régio2N Ligne N. Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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

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

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

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités (AO) 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 (AO), 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 de la mobilité, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le Maître d'ouvrage,
- un état 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 du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2018 pour toute la période de réalisation.

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

3/ La communication autour du Projet :

- le suivi du plan de communication mis en place pour le Projet,
- 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 ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin pour traiter 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 le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 6 et 7 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS RELATIFS AUX TRAVAUX SNCF RESEAU

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'opération, il transmettra à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

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 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

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

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 4.6.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.7.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'État, **Marc GUILLAUME** Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris	Pour la région Île-de-France, **Valérie PÉCRESSE** Présidente du conseil régional d'Île-de-France
Pour Ile-de-France Mobilités, **Laurent PROBST** Directeur Général	Pour SNCF Réseau, **Anne BOSCHE LENOIR** Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Annexes

Annexe 1 **: Organigramme nominatif**

Annexe 2 **: Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

Annexe 3 : **Calendrier prévisionnel**

Annexe 4 **: Plan de la ligne N**

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :
Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR
Stéphane LEPRINCE

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN K€

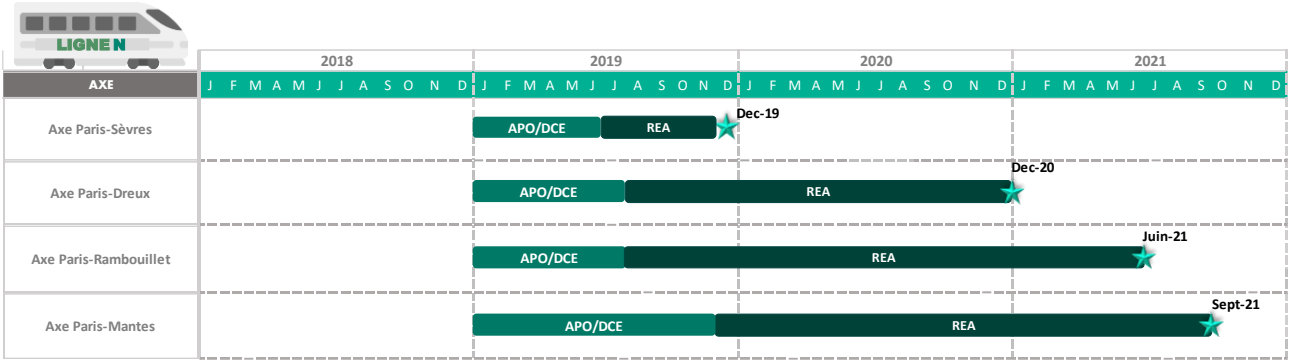
TRAVAUX

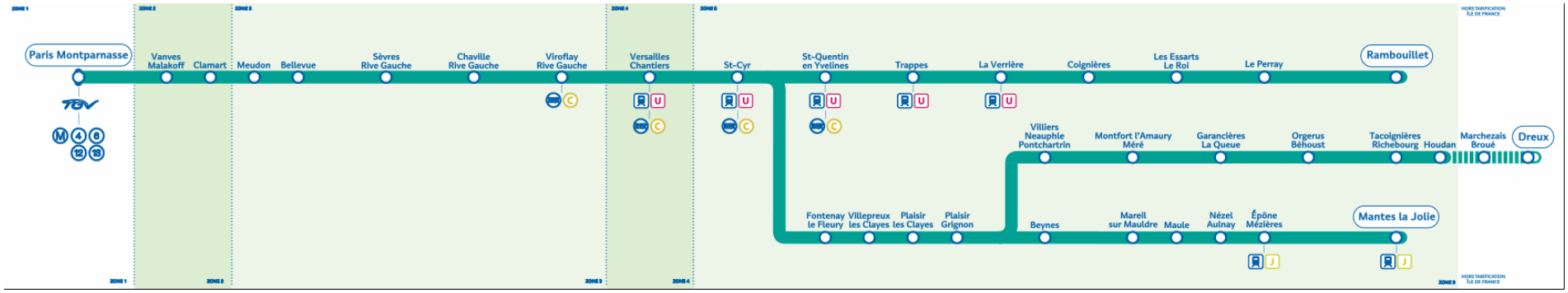
€ HT Courants	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	TOTAL
	10%	20%	20%	20%	20%	7%	3%	100%
Etat 29,16%	1 209 220	2 418 440	2 418 440	2 418 440	2 418 440	846 454	362 766	12 092 200
RIF 70,84%	2 938 180	5 876 360	5 876 360	5 876 360	5 876 360	2 056 726	881 454	29 381 800
Total	4 147 400	8 294 800	8 294 800	8 294 800	8 294 800	2 903 180	1 244 220	41 474 000

MOYENS DE SUBSTITUTION

€ HT Courants	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	TOTAL
	0 %	65 %	35 %	0%	0%	0%	0%	100%
Etat 100 %	0	325 000	175 000	0	0	0	0	500 000
RIF 0 %	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	325 000	175 000	0	0	0	0	500 000

ANNEXE 3
Calendrier prévisionnel



ANNEXE 4

Plan De la ligne N