DÉLIBÉRATION N°CP 2021-288
DU 22 SEPTEMBRE 2021

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU (TRAM-TRAINS, INTERCONNEXIONS GRAND PARIS EXPRESS) ET ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

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°13-175 du 04 avril 2013 relative au dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée du prolongement du Tram-Train Massy-Evry à Versailles ;

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 n° 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

VU la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier ;

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

VU la délibération n° CP 16-339 du 21 septembre 2016 approuvant les travaux d'adaptation des stations Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif Louis Aragon en interconnexion avec le métro Grand Paris ;

VU la délibération n° CR 2017-51 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° CR 2017-171 du 23 novembre 2017 relative au schéma directeur d'accessibilité – Tranche 2 ;

VU la délibération n° CP 2018-363 du 17 octobre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2 ;

VU la délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 approuvant l'avenant n°1 de la convention des travaux d'adaptation des stations Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Aragon ;

VU la délibération n° CP 2020-338 du 23 septembre 2020 relative à l'approbation de la convention de financement relative à la reprise des études AVP, aux études PRO et à la poursuite des acquisitions foncières du T11 ;

VU la délibération n° CR 2021-038 du 19 juillet 2021 relative aux délégations de pouvoir du conseil régional à sa présidente ou son président ;

VU la délibération n° CR 2021-039 du 19 juillet 2021 relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;

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 de la famille, de l'action sociale et du handicap ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CP 2021-288 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 « Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, études PRO et des acquisitions foncières » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de quatre subventions d'un montant maximum prévisionnel de **9 281 706 €.**

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

Affecte trois autorisations de programme de projet de **8 896 706 €** et une autorisation de programme de **385 000 €** disponibles 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 114 « Etudes, acquisitions foncières, premiers travaux éventuels et provisions »
- Opération 11401 « TLN phase 2 ».

Article 2 :

Approuve et autorise la présidente du conseil régional à signer la convention « Prolongement du Tram-Train Massy Evry (TTME) à Versailles – Convention de solde – Dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée » joint en annexe 3. La convention est sans incidence budgétaire pour la Région.

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - PRO-DCE-ACT- Acquisitions foncières et premiers travaux » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de trois subvention(s) d'un montant total maximum prévisionnel de **22 884 470 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **22 884 470 €** 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 112 « Développement du réseau »
- Opération 11204 « Tangentielle Ouest –Achères (phase 2) ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier – Convention études d'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 **733 250 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **733 250 €** 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 114 « Etudes – acquisitions foncières – premiers travaux éventuels et provisions »
- Opération 11405 « Autres études et acquisitions ».

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « Interconnections ferrées du Grand Paris Express – Ligne 15 Sud – Avenant n° 2 à la convention REA – gare de Châtillon-Montrouge » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **910 364 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **910 364 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-006 « Métro », action 481006011 « Métro » 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 113 « Interconnexions Grand Paris »
- Opération 11301 « Ligne 15 Sud ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Schéma Directeur d'Accessibilité – convention annuelle 2021 » détaillé en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de subventions d'un montant maximum prévisionnel de **20 000 000 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **20 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 810 « Services communs », programme HP 810-001 « accessibilité du réseau », action 18100101 « accessibilité du réseau », du budget 2021.

Article 7 :

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-lmc1122978-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

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21005802 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - PRO-DCE-ACT-Acquisitions foncières et premiers travaux (SNCF Réseau)

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	14 875 000,00 € HT	49,00 %	7 288 750,00 €
		Montant total de la subvention	7 288 750,00 €

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 réalisation des missions PRO-DCE-ACT, poursuite des acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

Dates prévisionnelles : 1 juin 2021 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les études PRO doivent se poursuivre sans interruption avec les travaux GRT gaz anticipés ainsi que les premières acquisitions foncières. Il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées pour cette phase du projet à compter du 1er juin 2021.

Description :
La présente convention porte sur le financement des études PRO, DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2), selon la variante urbaine de tracé ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête le 23 avril 2018 suite à l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018.
Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

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, Ile-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 études et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 46 703 000 € courants, dont 14 875 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :

- YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais MOE	3 960 000,00	26,62%
Frais MOA	7 400 000,00	49,75%
Acquisitions foncières	890 000,00	5,98%
Etudes complémentaires	620 000,00	4,17%
Travaux préparatoires	890 000,00	5,98%
Provisions pour aléas	1 115 000,00	7,50%
Total	14 875 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	7 288 750,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	3 123 750,00	21,00%
CD78 (en cours d'attribution)	4 462 500,00	30,00%
Total	14 875 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21005803 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - PRO-DCE-ACT-Acquisitions foncières et premiers travaux (SNCF Voyageurs)

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	2 058 000,00 € HT	49,00 %	1 008 420,00 €
		Montant total de la subvention	1 008 420,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA
Adresse administrative : 9 RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU
93200 SAINT-DENIS
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la réalisation des missions PRO-DCE-ACT, poursuite des acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

Dates prévisionnelles : 1 juin 2021 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les études PRO doivent se poursuivre sans interruption avec les travaux GRT gaz anticipés ainsi que les premières acquisitions foncières. Il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées pour cette phase du projet à compter du 1er juin 2021.

Description :
La présente convention porte sur le financement des études PRO, DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2), selon la variante urbaine de tracé ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête le 23 avril 2018 suite à l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018.
Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

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, STIF, 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 et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 46 703 000 € courants, dont 2 058 000 € pour SNCF Voyageurs répartis entre :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :
- YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais MOE	430 000,00	20,89%
Frais MOA	1 300 000,00	63,17%
Travaux préparatoires	110 000,00	5,34%
Provisions pour aléas	218 000,00	10,59%
Total	2 058 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	1 008 420,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	432 180,00	21,00%
CD78 (en cours d'attribution)	617 400,00	30,00%
Total	2 058 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21005804 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - PRO-DCE-ACT-Acquisitions foncières et premiers travaux (IDFM)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041733-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	29 770 000,00 € HT	49,00 %	14 587 300,00 €
		Montant total de la subvention	14 587 300,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES
Adresse administrative : 39 BIS - 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS
Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local
Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la réalisation des missions PRO-DCE-ACT, poursuite des acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

Dates prévisionnelles : 1 juin 2021 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les études PRO doivent se poursuivre sans interruption avec les travaux GRT gaz anticipés ainsi que les premières acquisitions foncières. Il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées pour cette phase du projet à compter du 1er juin 2021.

Description :
La présente convention porte sur le financement des études PRO, DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2), selon la variante urbaine de tracé ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête le 23 avril 2018 suite à l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018.
Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

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, STIF, 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 et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 46 703 000 € courants, dont 29 770 000 € pour IDFM répartis entre :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :
- YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais MOE	3 600 000,00	12,09%
Frais MOA	7 070 000,00	23,75%
Acquisitions foncières	14 500 000,00	48,71%
Dévoiements réseaux	600 000,00	2,02%
Premiers travaux préparatoires	4 000 000,00	13,44%
Total	29 770 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	14 587 300,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	6 251 700,00	21,00%
CD78 (en cours d'attribution)	8 931 000,00	30,00%
Total	29 770 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21007297 - Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières

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	12 484 080,00 € HT	70,00 %	8 738 856,00 €
		Montant total de la subvention	8 738 856,00 €

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 de la mise à jour des études AVP, études PRO et de la poursuite des acquisitions foncières du prolongement à l'Est et à l'Ouest du T11 Express.

Dates prévisionnelles : 23 septembre 2020 - 31 décembre 2027
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : La convention porte sur la poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acqusitions foncières dont le lancement a été fait par la précédente convention passée en CP du 23/09/2020.
Les deux conventions portant sur les mêmes objets, il est necessaire de prendre en compte la même date de début.

Description :
Dans la reprise du projet T11 Express avec les prolongements à l'Est et à l'Ouest, la convention a pour objet le financement de la poursuite de la mise à jour des études d'avant-projet, la réalisation des études de Projet et des acquisitions foncières relatives aux prolongements à l'Est et à l'Ouest de ce projet. L'opération porte sur les tronçons Sartrouville – Epinay-sur-Seine (Ouest) et Le Bourget- Noisy-le-Sec (Est), suite à la mise en service du tronçon central (Epinay-sur-Seine – Le Bourget).

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, Ile-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 études et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 13 259 580 € courants, dont 12 484 080 € pour SNCF Réseau répartis entre :
- l'Etat à 30%
- la Région à 70%

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/TLN phase 2

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Foncier	6 619 029,00	53,02%
MOA	3 765 051,00	30,16%
AMO	700 000,00	5,61%
SNCF Entrepreneur	1 400 000,00	11,21%
Total	12 484 080,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicité)	8 738 856,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	3 745 224,00	30,00%
Total	12 484 080,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21007300 - Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières

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	187 920,00 € HT	70,00 %	131 544,00 €
		Montant total de la subvention	131 544,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA
Adresse administrative : 9 RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU
93200 SAINT-DENIS
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : Attribution d'une subvention pour la poursuite de la mise à jour des études AVP, études PRO et de la poursuite des acquisitions foncières du prolongement à l'Est et à l'Ouest du T11 Express.

Dates prévisionnelles : 23 septembre 2020 - 31 décembre 2027
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : La convention porte sur la poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acqusitions foncières dont le lancement a été fait par la précédente convention passée en CP du 23/09/2020.
Les deux conventions portant sur les mêmes objets, il est necessaire de prendre en compte la même date de début.

Description :
Dans la reprise du projet T11 Express avec les prolongements à l'Est et à l'Ouest, la convention a pour objet le financement de la poursuite de la mise à jour des études d'avant-projet, la réalisation des études de Projet et des acquisitions foncières relatives aux prolongements à l'Est et à l'Ouest de ce projet. L'opération porte sur les tronçons Sartrouville – Epinay-sur-Seine (Ouest) et Le Bourget- Noisy-le-Sec (Est), suite à la mise en service du tronçon central (Epinay-sur-Seine – Le Bourget).

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, Ile-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 études et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 13 259 580 € courants, dont 187 920 € pour SNCF Voyageurs répartis entre :
- l'Etat à 30%
- la Région à 70%

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/TLN phase 2

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOA	187 920,00	100,00%
Total	187 920,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicité)	131 544,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	56 376,00	30,00%
Total	187 920,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21007301 - Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières

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	37 580,00 € HT	70,00 %	26 306,00 €
		Montant total de la subvention	26 306,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES & CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D'IVRY
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : Attribution d'une subvention pour la poursuite de la mise à jour des études AVP, études PRO et de la poursuite des acquisitions foncières du prolongement à l'Est et à l'Ouest du T11 Express.

Dates prévisionnelles : 24 septembre 2020 - 31 décembre 2027
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : La convention porte sur la poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acqusitions foncières dont le lancement a été fait par la précédente convention passée en CP du 23/09/2020.
Les deux conventions portant sur les mêmes objets, il est necessaire de prendre en compte la même date de début.

Description :
Dans la reprise du projet T11 Express avec les prolongements à l'Est et à l'Ouest, la convention a pour objet le financement de la poursuite de la mise à jour des études d'avant-projet, la réalisation des études de Projet et des acquisitions foncières relatives aux prolongements à l'Est et à l'Ouest de ce projet. L'opération porte sur les tronçons Sartrouville – Epinay-sur-Seine (Ouest) et Le Bourget- Noisy-le-Sec (Est), suite à la mise en service du tronçon central (Epinay-sur-Seine – Le Bourget).

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, Ile-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 études et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 13 259 580 € courants, dont 37 580 € pour SNCF Gares & Connexions répartis entre:
- l'Etat à 30%
- la Région à 70%

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/TLN phase 2

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

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

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOA	37 580,00	100,00%
Total	37 580,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicité)	26 306,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	11 274,00	30,00%
Total	37 580,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21007303 - Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041733-481004-200
Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	550 000,00 € HT	70,00 %	385 000,00 €
		Montant total de la subvention	385 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES
Adresse administrative : 39 BIS - 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS
Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local
Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : Attribution d'une subvention pour la poursuite de la mise à jour des études AVP, études PRO et de la poursuite des acquisitions foncières du prolongement à l'Est et à l'Ouest du T11 Express.

Dates prévisionnelles : 1 mars 2021 - 31 décembre 2027
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : IDFM a pour mission d'accompagner la mise à jour de l'AVP du projet, qui a repris le 20 septembre 2020. Ainsi, une partie de ces missions, objet du financement de la convention, s'est deroulée depuis mars 2021.

Description :
Dans la reprise du projet T11 Express avec les prolongements à l'Est et à l'Ouest, la convention a pour objet le financement de la poursuite de la mise à jour des études d'avant-projet, la réalisation des études de Projet et des acquisitions foncières relatives aux prolongements à l'Est et à l'Ouest de ce projet. L'opération porte sur les tronçons Sartrouville – Epinay-sur-Seine (Ouest) et Le Bourget- Noisy-le-Sec (Est), suite à la mise en service du tronçon central (Epinay-sur-Seine – Le Bourget).

Dans le cadre de cette convention, IDFM assure la maitrise d'ouvrage pour la réalisation des études de niveau faisabilité et programmation pour l'intermodalité hors réseau ferré national. Elle assure également un accompagnement technique en continu sur les études réalisées par la SNCF.

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, Ile-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 études et acquisitions foncières sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 13 259 580 € courants, dont 550 000 € pour Ile-de-France Mobilités répartis entre:
- l'Etat à 30%
- la Région à 70%

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/TLN phase 2

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Accompagnement technique pour reprise d'AVP	250 000,00	45,45%
Etudes de faisabilité et programmation pour l'intermodalité	300 000,00	54,55%
Total	550 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicité)	385 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	165 000,00	30,00%
Total	550 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21008285 - RESTRUCTURATION DE LA GARE SNCF DE ROSNY-BOIS-PERRIER - CONVENTION ETUDES D'AVANT-PROJET

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	1 047 500,00 € HT	70,00 %	733 250,00 €
		Montant total de la subvention	733 250,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES & CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D'IVRY
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux études d'avant-projet en faveur de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier dans la perspective de l'arrivée des lignes 11 et 15 Est du Métro Grand Paris Express et de la mise en accessibilité réglementaire de la gare.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2021 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Afin que la maitrise d'ouvrage puisse respecter le calendrier réglementaire de mise en accessibilité de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, le démarrage anticipé des études AVP est accordé à compter du 1er janvier 2021.

Description :
Cette subvention porte sur les études d'avant-projet en faveur de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, dans le cadre de l'arrivée de la ligne 15 Est du Métro Grand Paris Express.

Conformément au comité de pilotage du 8 décembre 2020, il a été décidé que les études AVP seraient financées à part égales par le SDA d'une part et par le CPER sur la ligne dédiée aux "études" d'autre part. Le SDA faisant l'objet d'un traitement conventionnel spécifique, il n'est donc pas intégré dans la présente subvention qui ne traite que de la part financée par le CPER.

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, Ile-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 :
Ce projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Le coût objectif n'est pas encore connu.
Le coût de l'opération s'élève à 1 047 500 €, réparti entre :
-l'Etat : 314 250 € (soit 30%),
-la Région : 733 250 € (soit 70%).

Localisation géographique :
- ROSNY-SOUS-BOIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Autres études et acquisitions

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

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

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Données d'entrée	250 150,00	23,88%
Maitrise d'oeuvre	558 750,00	53,34%
Maitrise d'ouvrage	97 400,00	9,30%
Provision pour risques	141 200,00	13,48%
Total	1 047 500,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	314 250,00	30,00%
Région (sollicitée)	733 250,00	70,00%
Total	1 047 500,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21008397 - INTERCONNEXIONS FERREES DU GRAND PARIS EXPRESS - LIGNE 15 SUD - AVENANT N°2 A LA CONVENTION REA - GARE DE CHÂTILLON-MONTROUGE

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481006-200
Action : 481006011- Métro

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 440 000,00 € HT	37,31 %	910 364,00 €
		Montant total de la subvention	910 364,00 €

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 destinée à financer la poursuite des travaux d'adaptation de la gare de Châtillon-Montrouge au titre des interconnexions ferrées du Grand Paris sur la ligne 15 Sud.

Dates prévisionnelles : 21 septembre 2016 - 21 septembre 2024
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit de financer des dépassements sur l'ensemble du projet, la date de démarrage (21/09/2016) correspond à la date du vote de la convention initiale (CP 16-339).

Description :
La convention relative à la réalisation des travaux d'adaptation a été approuvée par le conseil régional à la commission permanente du 21 septembre 2016.

Dès 2017, la RATP a justifié un dépassement du budget de la convention concernant les travaux d'adaptation de 2016 sur les trois gares en interconnexion de son périmètre à hauteur de 3,78M€ (CE2014).

Après expertise des éléments transmis par le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités a considéré que ces surcoûts étaient justifiés.

Dès lors que les surcoûts sont stabilisés sur la gare de Châtillon-Montrouge et qu'il reste des crédits sur la ligne "interconnexions" du CPER, les financeurs donnent leur accord pour abonder la convention PRO-REA sur le périmètre RATP, uniquement pour cette 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, IDFM, 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 adaptations des gares au titre des interconnexions ferrées du Grand Paris Express sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de l'avenant correspond à l'écart entre le montant total de la gare de Châtillon-Montrouge voté en 2016, soit 7 549 000 € et le nouveau montant suite au dépassement budgétaire fixé à 9 989 000 €.
Le financement de cet écart d'un montant de 2 440 000 € se réparti ainsi :

- L'Etat à hauteur de 455 060 € (18,65 %),
- La Région à hauteur de 910 364 € (37,31 %),
- La RATP à hauteur de 455 060 € (18,65 %),
- La Société du Grand Paris à hauteur de 619 516 € (25,39 %),

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Ligne 15 sud

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

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

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépassement budgétaire gare Châtillon-Montrouge	2 440 000,00	100,00%
Total	2 440 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile de France (sollicité)	910 364,00	37,31%
Etat (en cours d'attribution)	455 060,00	18,65%
Société Grand Paris (en cours d'attribution)	619 516,00	25,39%
RATP (en cours d'attribution)	455 060,00	18,65%
Total	2 440 000,00	100,00%

Commission permanente du 22 septembre 2021 - CP2021-288

DOSSIER N° 21002855 - SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE - CONVENTION ANNUELLE 2021

Dispositif : Accessibilité des transports (n° 00000563)
Délibération Cadre : CR51-11 du 23/06/2011
Imputation budgétaire : 908-810-2041712-181001-200
Action : 18100101- Accessibilité du réseau

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Accessibilité des transports	200 000 000,00 € HT	10,00 %	20 000 000,00 €
		Montant total de la subvention	20 000 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES & CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D'IVRY
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention d'études et de travaux relative à la mise en accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France, au bénéfice de SNCF Gares & Connexions, au titre de l'année 2021.

Dates prévisionnelles : 23 novembre 2017 - 31 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les études et travaux s'inscrivent dans la convention quinquennale 2017-2021. La convention annuelle 2021 échelonne les financements sur des opérations pluriannuelles.
La convention quinquennale 2017-2021 a été approuvée en CR du 23 novembre 2017.

Description :
Sur la période 2017-2021, la Région Île-de-France engage un montant de 232,3 M€ sur la mise en accessibilité de 207 gares franciliennes, conformément à la convention quinquennale approuvée le 23 novembre 2017.

Une première tranche approuvée en 2011, a engagé la Région à hauteur de 129,5 M€.
Au total, c'est 1 454 M€ qui sont mobilisés sur le Schéma Directeur d'Accessibilité jusqu'en 2024.

Des conventions annuelles encadrent les relations contractuelles entre les financeurs et les maitres d'ouvrages afin de disposer des éléments techniques et financiers pour suivre l'avancement des travaux et contrôler le respect des engagements.

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, STIF, 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 :
Au titre du budget 2021, il est proposé d'affecter une autorisation de programme de projet de 20 000 000 € prélevée sur l'action budgétaire « Accessibilité du réseau », soit une part régionale de 10% du montant total de 200 M€ attribué à SNCF Gares & Connexions en 2021.
Exceptionnellement, la dotation régionale d'investissement prend en charge 30M€ au profit de la part régionale initiale soit 15%

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et travaux	200 000 000,00	100,00%
Total	200 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
IDFM (en cours d'attribution)	100 000 000,00	50,00%
Région (sollicitée)	20 000 000,00	10,00%
SNCF Gares & Connexions (en cours d'attribution)	50 000 000,00	25,00%
Etat (en cours d'attribution)	30 000 000,00	15,00%
Total	200 000 000,00	100,00%

Annexe 2 - Prolongement à l'Est et l'Ouest du T11 Express – Poursuite de la mise à jour des études AVP, études PRO et des acquisitions foncières

2021

Tram T11 – prolongement à l'Est et à l'Ouest

(Tronçons Sartrouville – Epinay et Le Bourget – Noisy-Le-Sec)

Convention de financement relative à la poursuite de la mise à jour des études AVP, aux études PRO et des acquisitions foncières

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Région îledeFrance Conseil régional

SNCF RÉSEAU

SNCF

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

PREAMBULE 7
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 Projets 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
3.2.4 Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage 10
3.3 Les financeurs 11
3.3.1 Identification 11
3.3.2 Engagements 11
Article 4. Modalités de financement et de paiement 11
4.1 Régime de TVA 11
4.2 Estimation du coût du Projet 11
4.3 Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage 11
4.4 Plan de financement 12
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région 13
4.5.1 Versement d'acomptes 13
4.5.2 Versement du solde 14
4.5.3 Paiement 15
4.5.4 Bénéficiaires et domiciliation 15
4.6 Caducité des subventions 18
4.6.1 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 18
4.6.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement 18
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires 18
Article 5. Modalités de contrôle 18
5.1 Par les financeurs 18
5.2 Par Île-de-France Mobilités 19
5.3 Intervention d'experts 19
Article 6. Audit 19
Article 7. Gestion des écarts 19
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention 19
8.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 19
8.2 Comité des financeurs 21
8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs 21
8.4 Suivi de la communication institutionnelle 21
Article 9. Modification des avant-PROJETS 22

Article 10. Bilan physique et financier du Projet 22
Article 11. Propriete, communication et diffusion des etudes 23
Article 12. Dispositions générales 23
12.1 Modification de la convention 23
12.2 Règlement des litiges 24
12.3 Résiliation de la convention 24
12.4 Date d'effet et durée de la convention 24
12.5 Mesures d'ordre 25
Annexes 32

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région 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 au capital de 157.789.960 € immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 9 rue Jean-Philippe Rameau - représentée pour sa branche Transilien par Madame Sylvie CHARLES, Directrice Transilien, dûment habilitée 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, dûment habilitée à cet effet.

- **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 désignés par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** » ;

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2020/ en date du ,

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

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

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

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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 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°CP2020-338 du 23 septembre 2020 de la commission permanente du Conseil Régional d'Île-de-France relative à l'approbation de la convention de financement relative à la reprise des études AVP, aux études PRO et à la poursuite des acquisitions foncières ;

Vu la délibération n° du de la commission permanente du Conseil Régional d'Île-de-France 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 de réaliser le T11 Express dans sa globalité.

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

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

« **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

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une nouvelle liaison ferrée dédiée aux voyageurs, entre Sartrouville et Noisy-le-Sec (sur 28 km), le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture.

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004 et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Le projet est constitué de trois tronçons :

- Le tronçon central entre Epinay et Le Bourget (11 km)
- Le tronçon Est entre Le Bourget et Noisy-le-Sec (5,5 km)
- Le tronçon Ouest entre Sartrouville et Epinay-sur-Seine (11,5 km)

Conformément à la décision du STIF du 24 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord a été engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget. Ce dernier a été mis en service en juillet 2017 sous le nom de T11 Express.

Les études d'avant-projet (AVP) des tronçons Est et Ouest ont été réalisées en 2010 et 2011. Ces dernières ont été réalisés dans le cadre des conventions de financement relatives aux études AVP des tronçons Est et Ouest, votées à la commission permanente n° CP 09-747 du 09/07/2009. Ces études ont été intégralement financées par la région Île-de-France et les résultats de ces dernières ont été remis à Île-de-France Mobilités en 2015, après actualisation sur la base du REX de la phase 1. Le dossier AVP de 2015 a fait l'objet d'une expertise des coûts pilotée par Île-de-France Mobilités, qui a permis d'identifier des pistes d'optimisations pour la suite des études.

Par ailleurs, la SNCF a réalisé les premières acquisitions foncières depuis 2011. Ces dernières ont été faites dans le cadre de la convention de financement relative aux études PRO et premières acquisitions foncières (votée à la commission permanente n°CP11-911 du 16 novembre 2011 - financée intégralement par l'Etat). L'avenant à cette convention (voté à la commission permanente n° CP13-175 du 4 avril 2013) a recentré le périmètre de la convention sur les acquisitions foncières.

La présente convention vise à poursuivre le financement de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières et fait suite à la convention votée à la commission permanente n° CP2020-338 du 20 septembre 2020 visant la relance de l'opération.

Dans le cadre de la mise à jour des études AVP, elle vise également à financer les études de faisabilité et de programmation de l'intermodalité autour des futures stations T11, ce qui permettra d'intégrer les éléments au dossier final.

<u>Modalités d'actualisation</u>

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP des différents projets. 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 l'opération en euros courants :

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

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

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention 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 au Projet objet de la présente convention la dénomination suivante :

« T11 – prolongement à l'Est et à l'Ouest – Convention de financement relative à la poursuite de la mise à jour des études AVP, des études PRO et des acquisitions foncières »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention porte sur la poursuite de la mise à jour des études AVP déjà réalisées (en 2010 et 2011), des études Projet et des acquisitions foncières.

Elle porte également sur la réalisation des études de niveau faisabilité et programmation pour l'intermodalité hors réseau ferré national, afin d'intégrer ces éléments de programme dans le dossier d'avant-projet.

Enfin, dans le cadre de la mise à jour des études AVP, Île-de-France Mobilités assurera un accompagnement technique en continu sur les études réalisées par les maîtres d'ouvrage.

2.2 Délais de réalisation

Le délai de réalisation des études et acquisitions foncières, objets de la convention, est fixé à 60 mois à compter de la date d'approbation 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 Opérations 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 Opérations 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 Opérations sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements. Dans la continuité de l'expertise réalisée en 2015-2016 sur les AVP des tronçons Est et Ouest initiaux, Île-de-France Mobilités accompagnera, avec l'appui d'un prestataire externe, le maître d'ouvrage SNCF dans la recherche d'optimisations en termes de coûts et de planning.

3.2 La maîtrise d'ouvrage des Projets

3.2.1 Identification des maitres d'ouvrage

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

- SNCF Réseau.

  Conformément aux dispositions du Code des Transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

- SNCF Voyageurs

  SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

- 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 et l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

- Île-de-France Mobilités

  Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'intermodalité hors réseau ferré national.

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 (sans préjuger des éventuels impacts de la crise sanitaire de Covid-19 sur les coûts et délais de l'opération) 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.

Les Maîtres d'ouvrage ont convenu de désigner SNCF Réseau comme Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage (ci-après « le coordonnateur des Maîtres d'ouvrage »).

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 :

- 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 des conventions de financement, selon l'avancement de l'opération ;
- le respect des règles de l'art.

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

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 7.

3.2.4 Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage

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

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

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

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement de l'opération 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 études et travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

Pour IDFM, le financement s'analyse en subvention non soumise à TVA.

Pour SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions, s'agissant de dépenses se rapportant à des études et acquisitions foncières relatives à un investissement sur le réseau ferré national, les financements en tant que subvention d'investissement ne sont pas soumis à TVA.

4.2 Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **13 259 580 € HT en euros courants.**

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

4.3 Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

T11 Express – prolongement à l'Est et à l'Ouest Poursuite des acquisitions foncières, de la mise à jour des études AVP et des études PRO		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT** courants
SNCF Réseau	Foncier	6 619 029 €
	MOA	3 765 051 €
	AMO	700 000 €
	MOE	0 €
	SNCF Entrepreneur	1 400 000 €
	Sous Total SNCF Réseau	12 484 080 €
SNCF Voyageurs	MOA	187 920 €
	AMO	
	MOE	
	Sous Total SNCF Voyageurs	187 920 €
SNCF Gares&connexions	MOA	37 580 €
	AMO	
	MOE	
	Sous Total SNCF Gares&Connexions	37 580 €
IDFM	Accompagnement technique pour reprise d'AVP	250 000 €
	Etudes de faisabilité et programmation pour l'intermodalité	300 000 €
	Sous Total IDFM	550 000 €
TOTAL		**13 259 580 €**

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

4.4 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 :

T11 – prolongement à l'Est et à l'Ouest Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	**Etat** **30%**	**Région** **70%**	**Total** **100%**
SNCF Réseau	**3 745 224 €**	**8 738 856 €**	**12 484 080 €**
SNCF Voyageurs	**56 376 €**	**131 544 €**	**187 920 €**
SNCF Gares&Connexions	**11 274 €**	**26 306 €**	**37 580 €**

IDFM	**165 000 €**	**385 000 €**	**550 000 €**
Total	**3 977 874 €**	**9 281 706 €**	**13 259 580 €**

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

4.5.1 Versement d'acomptes

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

La demande de versement des acomptes formulée par SNCF Voyageurs, SNCF Gares&Connexions et SNCF Réseau comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la 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.

La demande de versement des acomptes formulée par Île-de-France Mobilités comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses acquittées par le bénéficiaire indiquant notamment la nature des dépenses acquittées, leur date de paiement et le montant des dépenses acquittées;

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 :

La demande de versement des acomptes formulée par SNCF Voyageurs, SNCF Gares&Connexions et SNCF Réseau comprendra :

- 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.

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

La demande de versement des acomptes formulée par Île-de-France Mobilités comprendra :

- 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 bénéficiaire;
- un récapitulatif des dépenses acquittées, 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.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte 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'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'État, au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le montant cumulé des acomptes par Maître d'Ouvrage pouvant être versé par l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 90 % du montant de la subvention puisque le délai de réalisation de cette convention dépasse 48 mois conformément à l'article 2.2 de la présente convention. Les Parties conviennent que le cumul des appels de fonds pourra atteindre 95% à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

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 reportées dans la convention la plus récente.

4.5.2 Versement du solde

a - Demande de versement du solde auprès de la Région :

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

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

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

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

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.

b - Demande de versement du solde auprès de l'État :

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la fin de la durée de réalisation de la convention mentionnée dans l'article 2.2 de la présente convention:

- une déclaration d'achèvement du projet accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- la liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

Les Parties conviennent que les modalités prévues ci-dessus ne sont pas applicable à SNCF Réseau à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

4.5.3 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par chaque 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, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

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

4.5.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

Code IBAN	Code BIC

FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

- SNCF Gares & Connexions sur le compte :

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

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

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**					

- **Île-de-France Mobilités** sur le compte ouvert du Syndicat des Transports d'Île-de-France, aux coordonnées suivantes :
  Code banque : 10071
  Code guichet : 75000
  N° compte : 00001005079
  Clé : 72
  IBAN : FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	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 France	Service Trésorerie Groupe - Unité Crédit Management	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70
SNCF Gares & Connexions	SNCF - DGIF – Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93212 Saint DENIS	Département Stratégie et Finances	Philippe MARTIN philippe.martin4@sncf.fr 01 85 56 12 21
SNCF Voyageurs	Transilien SNCF Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93200 Saint-Denis	Département Gestion Finances	Division des Investissements Sophie LEMAN 01 85 56 59 76 sophie.leman@sncf.fr
Île-de-France Mobilités	Île-de-France Mobilités Direction des Infrastructures 39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Département Projets de Surface Zone 1	Romain BOURGET / Donatienne CHI romain.bourget@iledefrance-mobilites.fr donatienne.chi@iledefrance-mobilites.fr

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

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

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

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Ile-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés dans la cellule via le lien dédié : [CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilité@iledefrance.fr] dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

4.6 Caducité des subventions

4.6.1 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 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 Île-de-France.

4.6.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

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

Les Parties conviennent que les modalités prévues ci-dessus ne sont pas applicable à SNCF Réseau à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention, en précisant si ces dernières sont relatives au tronçon Est ou au tronçon Ouest.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1 Par les financeurs

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

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 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. 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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par chaque bénéficiaire 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 du montant visé à l'article 4 .2, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le bénéficiaire 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 bénéficiaire 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 PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'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 de l'opération.

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des Projets 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 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 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).

Compte-tenu du périmètre couvert par la présente convention, les partenaires conviennent qu'un point d'étape sera réalisé à l'achèvement de chacune des phases, dans le respect des règles de gouvernance de chaque partenaire. Ces points d'étape seront l'occasion, le cas échéant, de valider entre les partenaires l'intégralité des conditions de réalisation, en vue de la poursuite du projet.

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 de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Projet. 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 fond 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 relative aux études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : 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 telles qu'elles auront été approuvées dans les avant-Projets (sur le périmètre de la présente convention) ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais , entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'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'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé dans l'avant-projet approuvé par Île-de-France Mobilités, ils transmettront à Île-de-France Mobilités 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'administration 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. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Chaque bénéficiaire 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 bénéficiaire 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

Chaque 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.

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

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

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

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

ARTICLE 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 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

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

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

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

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 aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

Cette date de prise en compte des dépenses des maîtres d'ouvrage s'applique à l'ensemble des financeurs.

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 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
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,

Anne BOSCHE LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Pour SNCF Voyageurs,

Sylvie CHARLES
Directrice Transilien SNCF

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Pour SNCF Gares & Connexions,

Marlène DOLVECK

Directrice Générale de Gares & Connexions

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.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :
Agence tram-train
Sylvie Russelle

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF VOYAGEURS

Maître d'ouvrage :
Agence tram-train
Sylvie Russelle

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Maître d'ouvrage :

G&C
Denis Dumortier

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Maître d'ouvrage :

M. Arnaud CROLAIS

Directeur des Infrastructures

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat	-	749 045	749 045	749 045	749 045	262 166	112 357	374 522	3 745 224
Région	-	1 747 771	1 747 771	1 747 771	1 747 771	611 720	262 166	873 886	8 738 856
TOTAL	-	2 496 816	2 496 816	2 496 816	2 496 816	873 886	374 522	1 248 408	**12 484 080**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF VOYAGEURS (TN) EN € COURANTS

€ HT courant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat	-	11 275	11 275	11 275	11 275	3 946	1 691	5 638	56 376
Région	-	26 309	26 309	26 309	26 309	9 208	3 946	13 154	131 544
TOTAL	-	37 584	37 584	37 584	37 584	13 154	5 638	18 792	**187 920**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARE ET CONNEXIONS EN € COURANTS

€ HT courant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat	-	2 255	2 255	2 255	2 255	789	338	1 127	11 274
Région	-	5 261	5 261	5 261	5 261	1 841	789	2 631	26 306
TOTAL	-	7 516	7 516	7 516	7 516	2 631	1 127	3 758	**37 580**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS IDFM EN € COURANTS

€ HT courants	2021	2022	2023	Total
Etat	-	82 500	82 500	165 000
Région	-	192 500	192 500	385 000
TOTAL	-	275 000	275 000	**550 000**

Annexe 3 : Prolongement du Tram-Train Massy Evry (TTME) à Versailles – Convention de solde – Dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée

2021

Prolongement du Tram-Train Massy Evry (TTME) à Versailles

Convention de solde

Dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée

SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention 5
Article 2. RECAPITULATIF DES PAIEMENTS déjà EFFECTUES 5
Article 3. Périmètre opérationnel et financier de la convention 6
Article 4. Rôles et engagements des parties 6
4.1. Engagement du maître d'ouvrage dans le cadre du solde de la subvention 6
4.2. Engagements des financeurs dans le cadre du solde de la subvention 6
Article 5. Modalités DE VERSEMENT DU SOLDE 6
5.1. Modalités de versement par l'Etat et la Région 6
5.1.1. Versement du solde 6
5.1.2. Paiement 7
5.2. Caducité de la subvention au titre du règlement budgétaire et financier de la Région 7
Article 6. Date d'effet et durée de la convention 8
Article 7. Dispositions diverses 8

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° 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, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Guillaume MARBACH, en qualité de Directeur Général Île-de-France, dûment habilité 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** », « **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 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions **;**

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°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France,

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 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 du Conseil régional d'Île-de-France n°13-175 du 04 avril 2013 relative au dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée.

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-288 du 22 septembre 2021 relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2021/…… du …….. relative à l'approbation de la présente convention,

PREAMBULE

Par délibération en date du 04 avril 2013, une convention de financement d'un montant de 2 498 000 € a été approuvée par la commission permanente, dont 1 782 000 € au bénéfice de SNCF Réseau. Cette convention, notifiée le 22 août 2013, portait sur le financement du dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du Dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée.

Depuis la notification de cette convention, la maitrise d'ouvrage a informé Île-de-France Mobilités ainsi que les partenaires financiers du décalage dans le planning du rendu des études. Il en a été ainsi pour le lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,

Conformément à son article 6.4, la convention d'études précitée a expiré 48 mois après l'émission du premier appel de fonds, soit le 07/11/2013. Cette expiration n'a pas permis à la maitrise d'ouvrage d'appeler la totalité des fonds attribués. A ce jour, la somme de 443 520,71 € n'a pas été appelée auprès de l'Etat et de la Région concernant la subvention attribuée à SNCF Réseau.

Par conséquent, une demande a été déposée par SNCF Réseau auprès des partenaires de la convention afin qu'ils puissent honorer les dépenses engagées n'ayant pas pu être appelées pendant la durée de validité de la convention d'études précitée.

La présente convention de solde permet donc de formaliser l'accord des parties pour le financement du solde de la subvention formalisée dans la convention du 04 avril 2013.

Il est 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 du solde de la convention n° CP 13-175 du 04 avril 2013 concernant le dossier de concertation préalable et des études relatives à l'élaboration du Schéma de principe (SDP), du Dossier d'Enquête Publique et de l'Enquête Publique associée.

La convention de solde permet aux partenaires de formaliser leur accord en faveur de la prise en charge du dernier appel de fonds n'ayant pas pu être présenté pendant la durée de validité de la convention du 04 avril 2013 précitée.

La présente convention de solde permet ainsi de garder le bénéfice des subventions encore en cours de validité (accordées par l'Etat et la Région en 2013) et encadre les modalités de présentation et de paiement du solde de cette subvention.

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

« Prolongement du Tram-Train Massy Evry (TTME) à Versailles – Convention de solde ».

ARTICLE 2. RECAPITULATIF DES PAIEMENTS DÉJÀ EFFECTUES

La convention initiale notifiée le 22 août 2013 a permis d'attribuer trois subventions d'investissement pour un montant total de 2 498 000 €, dont la plus importante au bénéfice de SNCF Réseau, pour un montant total de 1 782 000 €.
Cette subvention de 1 782 000 € a fait l'objet d'un paiement total de 1 335 051 €, réparti comme suit : 934 536 € versés par la Région et 400 515 € versés par l'Etat.

A la date d'expiration de la convention initiale, le montant total de subvention non encore appelé et restant disponible s'élève à 446 949 €, réparti comme suit : 312 864,3 € côté Région et 134 084,7 € côté Etat.

ARTICLE 3. PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL ET FINANCIER DE LA CONVENTION

La présente convention porte sur le périmètre opérationnel suivant, périmètre éligible à la convention initiale ci-dessous :

Maîtrise d'Œuvre Etudes Externe	Etudes d'infrastructure et d'exploitation pour un scénario alternatif d'aménagement de Versailles Chantiers; GOV (études d'occupation des voies) sur 24h à Versailles-Chantiers; Etudes pour le traitement des PN sur les communes de Bièvres et Jouy en Josas; Evaluation des gains de régularité du prolongement à Versailles du Tram-Train Massy Evry; Etude d'exploitation du T12 (TTME) sur le périmètre SNCF Réseau et l'étude du remplacement du matériel roulant Z5600 par du Citasis Dualis entre Massy et Versailles; Etudes socio-économique de la phase schéma de principe; Analyse du coût T12 (TTME).	227 148,93 €
Missions Complémentaires et Maîtrise d'Ouvrage Déléguée Interne SNCF Réseau	Missions complémentaires de la Direction de la Modernisation et le Développement Stratégique et des responsables d'affaires qui se traduisent par de la main d'œuvre pour produire les études préliminaires sur les sujets décomposés en segment d'études (Passage à niveau ; Faisceau Garage ; Plages Travaux ; Station Nouvelle ; Interfaces ; Gares existantes ; Adaptation Ligne ; Evaluation des coûts ; Desserte Bus). Une partie de la main d'œuvre a été régularisée en 2021 sur du pointage qui a lieu en 2019 essentiellement par la responsable d'affaire afin de consolider ces études préliminaires.	201 246,23 €
	Frais de support	15 125,55 €

Total	443 520,71 €

ARTICLE 4. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

4.1. Engagement du maître d'ouvrage dans le cadre du solde de la subvention

Les dispositions de la convention initiale relatives à l'engagement du maitre d'ouvrage restent valables. Dans le cadre de la présente convention de solde, le maître d'ouvrage s'engage à transmettre aux financeurs, la demande de versement du solde dans le respect du délai indiqué à l'article 5.2 de la présente convention, sous la forme d'un dossier mentionné à l'article 3.4.2. de la convention initiale.

4.2. Engagements des financeurs dans le cadre du solde de la subvention

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser le solde de cette subvention au bénéficiaire sur présentation d'un dossier de demande de versement complet et dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la convention initiale.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE VERSEMENT DU SOLDE

5.1. Modalités de versement par l'Etat et la Région

5.1.1. 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 1.1. de la convention initiale . Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procèdera à la

présentation du dernier appel de fonds dûment signé par le représentant habilité de SNCF Réseau pour règlement du solde. 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.

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'Etat : 11000201100044
  - La région Île-de-France : 23750007900312

- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPCM075 ;
  - La région Île-de-France : 200

- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Ile-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés dans la cellule via le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

5.1.2. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la présente 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 1.1.2, 1.1.2 et 1.1.3 de la convention notifiée le 22 août 2013.

Les dates et les références de mandatement seront portées à la connaissance du maître d'ouvrage, par écrit ou éventuellement sous format électronique.

5.2. Caducité de la subvention au titre du règlement budgétaire et financier 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.

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.

ARTICLE 6. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente 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.

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 relatif au versement du solde de la présente convention ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention, conformément aux modalités prévues dans le règlement budgétaire et financier (RBF) de la région Île-de-France.
- Et au plus tard le 30 mai 2022.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article 17 du règlement budgétaire de la Région, la date de prise en compte des dépenses de cette opération court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention initiale, à savoir le 04 avril 2013.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention initiale non modifiées et non contraires aux dispositions de la présente convention de solde demeurent inchangées et applicables de plein droit.

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 Ile-de-France,
Préfet de Paris

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PECRESSE
Présidente du conseil régional d'Ile-de-France

Pour SNCF Réseau,

Guillaume MARBACH
Directeur Général Île-de-France

Pour IDFM,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 4 : Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - PRO-DCE-ACT- Acquisitions foncières et premiers travaux

2021

Tram T 13
Lisière Péreire – Achères-Ville RER
(phase 2)

Convention de financement relative aux études PRO, DCE, aux missions ACT, à la poursuite des acquisitions foncières et des premiers travaux préparatoires

Convention n°

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

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

SNCF

Yvelines
Le Département

Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2)

« Convention de financement – études PRO, DCE, ACT, acquisitions foncières (AF) et premiers travaux préparatoires du Tram T 13 Phase 2 »

Table des matières

PREAMBULE 8
Article 1. Objet de la convention de financement 10
Article 2. Périmètre Et CALENDRIER DE réalisation DES études pro, DCE, ACT, DES ACQUISITIONS FONCIèRES ET DES PREMIERS TRAVaUX PREPARATOIRES 11
2.1. Périmètre de la convention 11
2.2. Délais de réalisation 11
Article 3. Rôles et engagements des parties 11
3.1. L'Autorité organisatrice 11
3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet 11
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage 11
3.2.2. Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage .. 12
3.2.3. Engagement des Maîtres 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 du Projet 14
4.3. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage 14
4.4. Plan de financement 15
4.5. Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines 15
4.5.1. Versement d'appel de fonds 15
4.5.2. Versement du solde 17
4.5.3. Paiement 18
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation 19
4.6. Caducité des subventions 21
4.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 21
4.6.2. Caducité des subventions au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement 21
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires 21
Article 5. Modalités de contrôle par les financeurs 21
5.1. Par les financeurs 22
5.2. Par Île-de-France Mobilités 22
5.3. Intervention d'experts 22
Article 6. Audit 22
Article 7. Gestion des écarts 22
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention 23
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) 23
8.2. Comité des financeurs 24
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs 24
8.4. Suivi de la communication institutionnelle 25
Article 9. MODIFICATION DES AVANT -PROJETS 25
Article 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET 26
Article 11. Propriete, communication et diffusion des etudes 27
Article 12. Dispositions générales 27
12.1 Modification de la convention 27

12.2 Règlement des litiges 27
12.3 Résiliation de la convention 27
12.4 Date d'effet et durée de la convention 28
12.5 Mesures d'ordre 28
ANNEXES 35

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 mandaté par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,

- Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil départemental du ,

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

En deuxième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 39 bis / 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n°_____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____

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

- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157.789.960 € immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 9 rue Jean-Philippe Rameau - représentée pour sa branche Transilien par Madame Sylvie CHARLES, Directrice Transilien

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

En dernier 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, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n°_____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____,

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

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 l'expropriation,

Vu le code de la commande publique ;

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

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

Vu le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Voyageurs ;

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

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 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 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 du 20 décembre 2013 du Conseil général des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

Vu la délibération n°2017-303 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 30 mai 2017 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaires du Tram 13 express phase 2,

Vu la délibération n°2017-430 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 approuvant la convention de financement relative à la préparation des études d'avant-projet de la phase 2 du Tram 13 express,

Vu le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 23 avril 2018 remis à la Préfecture des Yvelines, suite à l'enquête publique complémentaire unique relative au Tram 13 express Phase 2 (Tangentielle Ouest) Saint-Germain-Grande Ceinture / Achères-Ville RER,

Vu la délibération n°2018-294 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018 décidant de déclarer d'intérêt général le projet du Tram 13 express phase 2,

Vu la délibération n°2018/475 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9/10/2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2

Vu la délibération n° CP 2018- 363 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 17/10/2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,

Vu la délibération n° 2018-CP-6623.1 de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du 16/11/2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,

Vu la délibération n° du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 6 octobre 2021 approuvant la présente convention,

Vu la délibération n° CP 2021- 288 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 24 septembre 2021 approuvant la présente convention,

Vu la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines 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'aboutir à la mise en service du prolongement de la ligne Tram T 13 entre Lisière Pereire et Achères-Ville RER, 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.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les études Projet (PRO) réalisées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

PREAMBULE

Présentation du projet

Le projet Tram T13 consiste, en phase 1, à relier Saint-Germain-en-Laye RER au nord et Saint-Cyr RER au sud. La deuxième phase consiste à créer une fourche à Lisière Pereire et à réaliser une liaison vers Achères-Ville RER permettant de desservir les communes de Poissy et d'Achères.
L'objectif est d'améliorer les déplacements dans les Yvelines en reliant le nord au sud du département, par un mode fiable et performant, permettant d'assurer l'interconnexion avec plusieurs lignes de transport. Il réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture et se prolonge via des infrastructures nouvelles de tramway.

Le projet Tram T 13 Phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2014. Pour prendre en compte les conclusions de l'enquête publique, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité d'un tracé alternatif permettant une correspondance en gare de Poissy avec le RER E prolongé à l'Ouest, le RER A et une trentaine de lignes de bus. Ce nouveau tracé a fait l'objet d'une enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018. Le 23 avril 2018, la commission d'enquête s'est prononcée en faveur de ce tracé urbain et a émis un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique complémentaire du Tram 13 express Phase 2. Le 6 décembre 2018, le projet a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°78-2018-12-06-013.

La présente convention porte sur le financement des études Projet (PRO), DCE, des missions d'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT), la poursuite des acquisitions foncières et les premiers travaux préparatoires du Tram T13 phase 2 dont les maîtres d'ouvrage sont Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2013. 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 l'opération 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.

Une fois la validation des études AVP par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, les financeurs pourront attribuer une subvention complémentaire afin de permettre l'achèvement des études PRO, sous réserve du vote des crédits par l'assemblée délibérante. Ce complément de financement fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études PRO, la constitution des DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T13 express Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2).

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 4 de la présente convention,
- 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.

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

« Tram T 13 phase 2 – études PRO, DCE, ACT, acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES ÉTUDES PRO, DCE, ACT, DES ACQUISITIONS FONCIÈRES ET DES PREMIERS TRAVAUX PREPARATOIRES

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le financement des études PRO, DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2).

Le périmètre par maitre d'ouvrage est décrit en annexe 4.

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation des études PRO, DCE, des missions-ACT, la poursuite des acquisitions foncières et des premiers travaux préparatoires est fixé à 60 mois à compter de la date de notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

Le calendrier prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

ARTICLE 3. RÔLES 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 de la Mobilité, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, du planning et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique, mis à part pour ce qui concerne SNCF Voyageurs.

Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs sont désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1 de la présente convention.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national. (RFN). Conformément à l'article L2422-12 du Code de la commande publique, Île-de-France Mobilités transfère à SNCF Voyageurs la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur la section urbaine du Tram T13 phase 2.

Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'infrastructure hors réseau ferré national, ainsi que la coordination des Maîtres d'ouvrage (ci-après « le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage »).

Les conditions d'organisation entre maîtres d'ouvrage des études, des interfaces et des travaux font l'objet d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue entre Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

L'Etat, la Région et le Département des Yvelines ont été tenus informés par transmission de la convention.

Les financeurs sont informés des difficultés à se répartir la maitrise d'ouvrage sur certains périmètres du projet. Aussi en cas d'évolution de la répartition des périmètres de maitrise d'ouvrage, les maîtres d'ouvrage modifient la convention de maîtrise d'ouvrage par voie d'avenant.

Sur la base de la convention de maîtrise d'ouvrage avenantée, les maitres d'ouvrages passent une convention de reversement, afin de mettre en adéquation les missions réellement exécutées et le besoin de financement par maitre d'ouvrage, à montant identique. Cette convention de reversement sera transmise aux financeurs.

3.2.2. Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage

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

Le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage n'a qu'un rôle de synthèse des éléments fournis par chaque Maître d'ouvrage afin de consolider une vision globale de l'avancement du Projet Tram 13 express phase 2. A cette fin, il est chargé de :

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

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

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect des coûts du périmètre conventionnel, sous réserve de bénéficier dans les temps de la complétude du besoin de financement ;

- Le respect du calendrier défini à l'article 2.2. et à l'annexe 3 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 des maîtres d'ouvrage. 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,

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.
Conformément à l'article 8, les maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir les financeurs des risques de non-respect du planning et/ou du dépassement des coûts dans les meilleurs délais après avoir informé la maîtrise d'ouvrage coordinatrice.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de l'opération est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- L'Etat ;
- La région Île-de-France ;
- Le Département des Yvelines.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation, par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2.1, des Etudes PRO, DCE des missions ACT, poursuite des acquisitions foncières et des premiers travaux préparatoires, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants conventionnels tel qu'arrêté à l'article 4.4 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visées à l'annexe 2.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **46 703 000 € en euros courants HT, soit 43 700 000 M€ en euros constants (CE 01/2013) répartis comme suit :**

MOA	Coût prévisionnel en € constants	Coût prévisionnel en € courants
SNCF Réseau	13,50	14,875
SNCF Voyageurs	1,90	2,058
IDFM	28,30	29,770
Total	**43,70**	**46,703**

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

4.3. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

	Tram T13 phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER – PRO-DCE-ACT-AF2-Travaux préparatoires	
Maître d'ouvrage	**Postes de dépenses**	**Coût en M €HT courants**
Île-de-France Mobilités	Frais MOE	4,240
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	6,080
	Acquisitions foncières et libération d'emprises	14,900
	Dévoiements réseaux	0,520
	Premiers travaux préparatoires	2.170
	Provisions pour aléas et incertitudes	1.860
	Total IDFM	**29,770**
SNCF Réseau	Frais MOE	4.000
	Frais MOA ou d'assistance à maitrise d'ouvrage	7.330
	Acquisitions foncières et libérations d'emprise	0.900
	Etudes complémentaires	0.630
	Travaux Préparatoires	0.900
	Provisions pour aléas et Incertitudes	1.115
	Total SNCF RESEAU	**14.875**
SNCF Voyageurs	Frais MOE	0.430
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	1.300
	Travaux préparatoires	0.110
	Provisions pour aléas et incertitudes	0.218
	Total SNCF-Voyageurs	**2.058**
TOTAL tous périmètres MOA		**46,703**

Cette convention acte l'ajustement des périmètres de MOAs (mur A Bolland, 130.6K€ courants, de IDFM vers SNCF Réseau).

Le contenu des postes de dépenses des Maîtres d'ouvrage figure en annexe 4.

Cette répartition indicative 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 de chaque bénéficiaire 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.).

4.4. 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 :

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER – PRO-ACT-AF2 Montant € courants conventionnels HT et %				
	Etat 21%	**Région 49%**	**Département des Yvelines 30%**	**TOTAL**
MOA Île-de-France Mobilités	6 251 700	14 587 300	8 931 000	**29 770 000**
MOA SNCF Réseau	3 123 750	7 288 750	4 462 500	**14 875 000**
MOA SNCF Voyageurs	432 180	1 008 420	617 400	**2 058 000**
TOTAL	**9 807 630**	**22 884 470**	**14 010 900**	**46 703 000**

4.5. Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines

4.5.1. Versement d'appel de fonds

Les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement 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.

<u>a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région et du Département des Yvelines :</u>

SNCF Réseau, procédera aux appels de fonds auprès de la Région et du département des Yvelines selon les modalités suivantes :

- Elle appellera une avance correspondant à 15% de leur participation (pour la Région, 1 093 312,5 €. Pour le département des Yvelines, 669 375 €) sur justification par le maître d'ouvrage de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement du projet). En effet, un décalage existe entre les paiements supportés par les

maîtres d'ouvrage et les appels de fonds. Pour le début du projet, ce décalage sera compensé par cette avance forfaitaire non révisable et non actualisable

- Après le démarrage des études ou des travaux financés par la présente convention et dès que l'avance prévisionnelle, s'il y a lieu, est consommée, les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau.

Pour tous les maitres d'ouvrage, la demande de versement des acomptes formulée (à l'exception du premier appel de fonds pour SNCF Réseau) comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné ;

A noter que, pour SNCF Réseau, la première demande d'acompte suivant le versement de l'avance devra intégrer la régularisation de cette dernière.

La demande de versement des acomptes formulée par Île-de-France Mobilités comprendra :

- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses acquittées, leur date de paiement et le montant des dépenses acquittées, le nom du fournisseur / prestataire et la nature exacte des prestations réalisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.4 de la convention ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité d'Île-de-France Mobilités.

<u>b – Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :</u>

Pour SNCF Réseau, conformément à l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement, un premier appel de fonds à la signature correspondant à 15 % de la participation de l'Etat en euros courants de la présente convention, soit 468 562,5€ courants, peut être effectué sur justification de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement de l'opération).
Après le démarrage des études ou des travaux financés par la présente convention et dès que l'avance prévisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par l'Etat au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau.

La demande de versement des acomptes formulée par **SNCF Voyageurs** et **SNCF Réseau** (à l'exception du premier appel de fonds) comprendra :

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le directeur financier ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense tels que définis à l'article 4.3 de la convention, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros constants, en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

La demande de versement des acomptes formulée par **Île-de-France Mobilités** comprendra :

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le Directeur d'opération ou un représentant dûment habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense tels que définis à l'article 4.3 de la convention, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros constants, en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;
- un état récapitulatif des factures acquittées, daté et visé par le comptable public d'Île-de-France Mobilités ;

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

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

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 Projets de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Pour l'État, au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le montant cumulé des acomptes par Maître d'Ouvrage pouvant être versé par l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 90 % du montant de la subvention puisque le délai de réalisation de cette convention dépasse 48 mois conformément à l'article 2.2 de la présente convention.

Les Parties conviennent que le cumul des appels de fonds pourra atteindre 95% à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

Pour le département des Yvelines, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 80 % du montant de la subvention.

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

4.5.2. Versement du solde

a- Demande de versement du solde auprès de la Région

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 notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus à l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal des organismes indiqués à l'article 3.3.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde pour SNCF Réseau et SNCF Voyageurs se fera sur présentation de la liste des factures acquittées.

Le versement du solde pour Île-de-France Mobilités se fera sur présentation d'un état récapitulatif des factures acquittées, daté et visé par le comptable public d'Île-de-France Mobilités.

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.

b- <u>Demande de versement du solde auprès de l'État :</u>

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la fin de la durée de la convention mentionnée dans l'article 2.2 de la présente convention :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

Les Parties conviennent que les modalités prévues ci-dessus ne sont pas applicables à SNCF Réseau à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'Article 1.

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **Île-de-France Mobilités** sur le compte ouvert du Syndicat des Transports d'Île-de-France, aux coordonnées suivantes :
  Code banque : 10071
  Code guichet : 75000
  N° compte : 00001005079
  Clé : 72
  IBAN : FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972

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

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

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

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**					

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Pôle finance Direction de la comptabilité 2 rue Simone VEIL 93400 Sant Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@iledefrance.fr
Département des Yvelines	DMO/SDPTM 2 place André Mignot 78012 VERSAILLES	Lattarico Lorenzo 01 39 07 84 32 llattarico@yvelines.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Surface Zone 1
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
SNCF Voyageurs	Transilien SNCF Département Gestion Finances Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93200 Saint-Denis	Division des Investissements Sophie LEMAN 01 85 56 59 76 sophie.leman@sncf.fr

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'Etat : 11000201100044;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
  - Le Département des Yvelines : 227 806 460 00019
- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPCM075;
  - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Ile-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés dans la cellule via

le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro. »

4.6. Caducité des subventions

4.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande 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 du Président. 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.

4.6.2. Caducité des subventions au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

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

Les Parties conviennent que les modalités prévues ci-dessus ne sont pas applicables à SNCF Réseau à condition de l'entrée en vigueur d'un nouveau texte réglementaire écartant l'application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État à SNCF Réseau. La réalisation de cette condition sera constatée par courrier, adressé par SNCF Réseau à l'État. A défaut, la disposition ci-avant demeurera applicable jusqu'au solde de la présente convention.

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et travaux.

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

ARTICLE 5. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS

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.

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 qu'ils jugent 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 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. 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 ÉCARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global. Le montant total des subventions par bénéficiaire tel qu'indiqué dans le tableau figurant à l'article 4.4 constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) et du Comité des Financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe aux bénéficiaires dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

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 PRÉSENTE 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 de l'opération.

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

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

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

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

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

1/ <u>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 des acquisitions foncières, de la préparation et passation des marchés et des premiers travaux préparatoires,
- une appréciation sur le déroulement des Projets 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<u>/ Le suivi financier et administratif, soit :</u>

- le point sur le coût final prévisionnel 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 de 01/2013,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

• le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,

• le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, 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.

Chaque Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des financeurs de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le 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 le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite du Projet. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 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 fond 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 le coordonnateur des 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 le coordonnateur des 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 relative aux études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Département ;
- 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 de l'Avant-Projet (sur le périmètre de la présente convention) 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 (en euros constants indiqué en 4.2), 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'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé dans l'avant-projet approuvé par Île-de-France Mobilités, ils transmettront à Île-de-France Mobilités 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'administration 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. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

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 prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de 01/2013 (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 réalisations réalisés (études, acquisitions foncières, travaux préparatoires, …) et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage effectués au moment du solde financier de la présente convention,
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses acquittées effectivement payées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par 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.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Chaque 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 sous format informatique natif et PDF.

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

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

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

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

ARTICLE 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 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

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

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

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

12.4 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.

Sans préjudice des articles 4.6 et 9, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 12.3, 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 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 ;

Conformément aux dispositions de l'article 17 de son règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par les financeurs court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération régionale, 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 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
Île-de-France,
Préfet de Paris

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 la Région Île-de-France,

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

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 le Département des Yvelines,

Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental des Yvelines

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 SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

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 SNCF Voyageurs,

Sylvie CHARLES
Directrice Transilien

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 Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 4 : Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

Annexe 5 : Plan du projet Tram T13 phase 2

Annexe 1
Organigramme nominatif de l'opération

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

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Maître d'ouvrage :

M. Arnaud CROLAIS

Directeur des Infrastructures

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

M. Emmanuel GROSSIN Directeur de l'Agence Tram-Train Île-de-France

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF VOYAGEURS

Maître d'ouvrage :

Emmanuel GROSSIN Directeur de l'Agence Tram-Train Île-de-France

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL GLOBAL DES APPELS DE FONDS

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	-	1 481 549,20	2 436 776,00	1 856 776,00	1 436 776,00	1 466 776,00	747 871,60	290 516,40	90 588,80	**9 807 630,00**
Région Île-de-France	-	3 463 614,80	5 719 144,00	4 329 144,00	3 349 144,00	3 409 144,00	1 741 700,40	687 871,60	184 707,20	**22 884 470,00**
CD78	-	2 119 356,00	3 499 680,00	2 649 680,00	2 049 680,00	2 089 680,00	1 068 388,00	416 452,00	117 984,00	**14 010 900,00**
Total	-	7 064 520,00	11 655 600,00	8 835 600,00	6 835 600,00	6 965 600,00	3 557 960,00	1 394 840,00	393 280,00	**46 703 000,00**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	-	562 653,00	1 250 340,00	1 250 340,00	1 250 340,00	1 250 340,00	437 619,00	187 551,00	62 517,00	**6 251 700,00**
Région Île-de-France	-	1 312 857,00	2 917 460,00	2 917 460,00	2 917 460,00	2 917 460,00	1 021 111,00	437 619,00	145 873,00	**14 587 300,00**
CD78	-	803 790,00	1 786 200,00	1 786 200,00	1 786 200,00	1 786 200,00	625 170,00	267 930,00	89 310,00	**8 931 000,00**
Total	-	2 679 300,00	5 954 000,00	5 954 000,00	5 954 000,00	5 954 000,00	2 083 900,00	893 100,00	297 700,00	**29 770 000,00**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF RESEAU

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	0	880 000,00	1 100 000,000	520 000,000	100 000,000	130 000,000	280 000,000	90 000,000	23 750,000	**3 123 750,000**
Région Île-de-France	0	2 060 000,00	2 600 000,00	1 210 000,00	230 000,00	290 000,00	650 000,00	220 000,00	28 750,00	**7 288 750,00**
CD78	0	1 260 000,00	1 590 000,00	740 000,00	140 000,00	180 000,00	400 000,00	130 000,00	22 500,000	**4 462 500,00**
Total	0	4 200 000,00	5 290 000,00	2 470 000,00	470 000,00	600 000,00	1 330 000,00	440 000,00	75 000,00	**14 875 000,000**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF VOYAGEURS

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	-	38 896,20	86 436,00	86 436,00	86 436,00	86 436,00	30 252,60	12 965,40	4 321,80	**432 180,00**
Région Île-de-France	-	90 757,80	201 684,00	201 684,00	201 684,00	201 684,00	70 589,40	30 252,60	10 084,20	**1 008 420,00**
CD78	-	55 566,00	123 480,00	123 480,00	123 480,00	123 480,00	43 218,00	18 522,00	6 174,00	**617 400,00**
Total	-	185 220,00	411 600,00	411 600,00	411 600,00	411 600,00	144 060,00	61 740,00	20 580,00	**2 058 000,00**

Annexe 3
Calendrier prévisionnel de réalisation

	2021		2022				2023				2024				2025			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Acquisitions foncières et libération d'emprises																		
Etudes PRO																		
Phase DCE / ACT																		
Travaux préparatoires																		
Travaux dévoiements réseaux anticipés (GRTgaz)																		

Annexe 4
Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

Périmètre Île-de-France Mobilités

✓ **Frais de MOA et AMO :**
- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Etudes techniques complémentaires
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)

✓ **Frais MOE :**
- Les études PRO du Tram T13 phase 2 (Ligne, CDMU, Reconstitutions Riveraines) et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires

✓ **Les acquisitions foncières (AF) :**

Les AF peuvent induire des frais suivants :
- les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, …) ;
- les frais d'acquisition ;
- les frais d'indemnisation des propriétaires en cas d'expropriation ;
- les frais de relogements ;
- les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
- les libérations d'emprises comme le défrichement et débroussaillage ;
- les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;
- les opérations de dépollution de certains sols ;
- les opérations liées aux démolitions et aux purges, et le cas échéant de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées (notamment les reconstitutions de clôtures, de jardins, de places de stationnement, protections acoustiques, etc.) ;
- les opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art) préalables au démarrage des travaux sur les sites acquis.

✓ **Frais de MOA et AMO :**
- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Etudes techniques complémentaires
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)

- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)

✓ **Frais MOE :**
- Les études PRO du Tram T13 phase 2 (Ligne, CDMU, Reconstitutions Riveraines) et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires

Périmètre SNCF Réseau

✓ Frais de MOA et AMO
- Acquisition de données et diagnostics : levés topographiques, sondages géotechniques, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, Expertises diverses, etc.
- Communication
- Missions complémentaires nécessaires au projet : CSPS, Mission Contrôleur Technique (CT), Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (OQA), Mission STPG, etc.
- Mission de conduite d'opération et d'assistance à maitrise d'ouvrage
- Procédures administratives et environnementales (loi sur l'eau, CNPN, défrichements, etc.).
- Obligations réglementaires sur RFN : Mission de Sécurité Ferroviaire, Mission de Coordinateur Sécurité pour application du RTES, avis mainteneur du RFN, etc.

✓ Frais MOE
- Les études PRO et d'insertion architecturales et paysagères de la section RFN du Tram T13 phase 2 hors SAEIV, infrastructure radioélectrique Tetra et courants faibles (tels que GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc.).
- L'établissement des DCE

✓ Les acquisitions foncières (AF).
- L'ensemble des opérations, frais nécessaires aux acquisitions foncières, AMO foncier, Enquête parcellaire, etc.

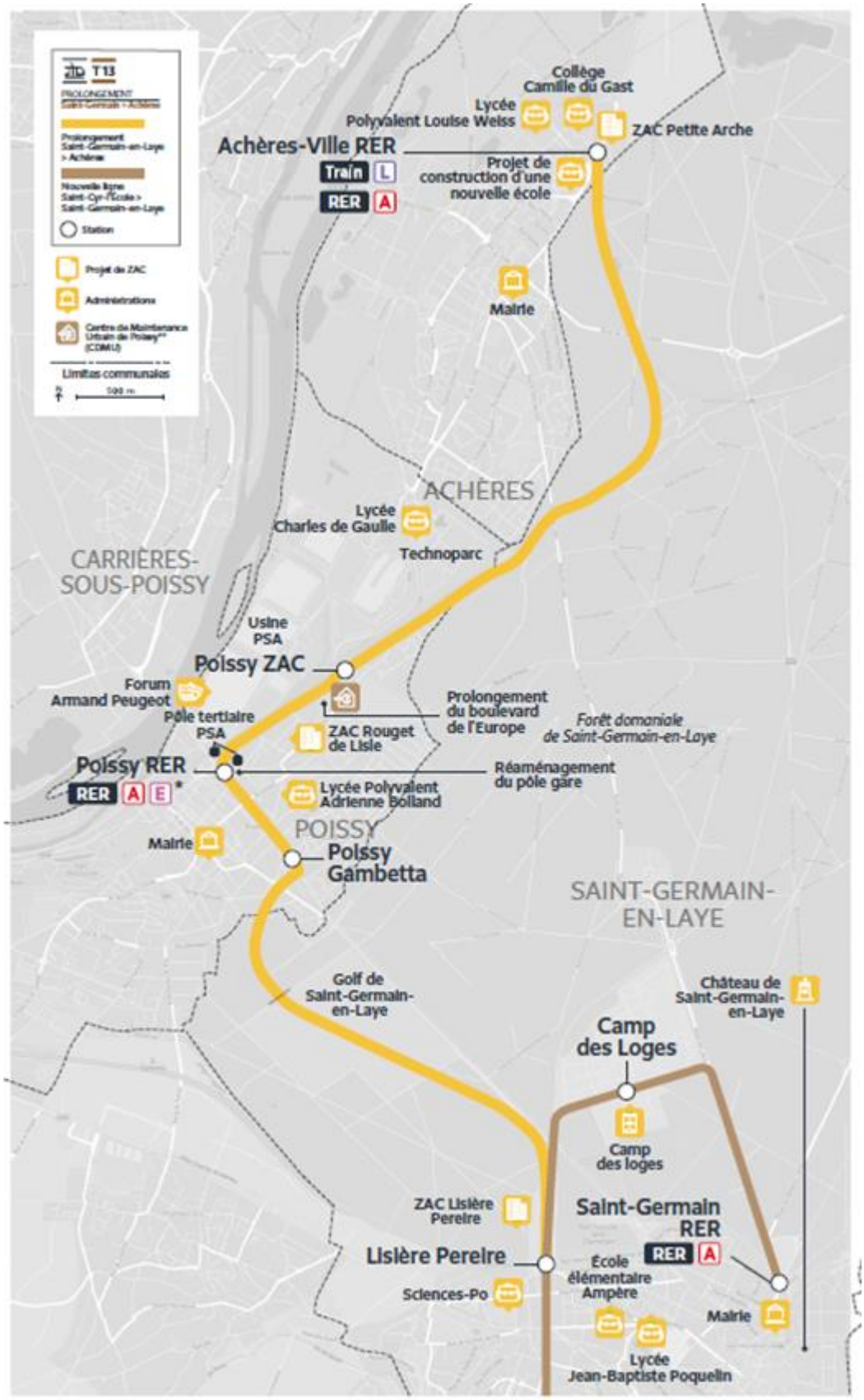
✓ Les 1er travaux préparatoires.
- 1er Travaux Préparatoires (dépose des voies, défrichements, travaux concessionnaires RFN)

Périmètre SNCF Voyageurs

✓ - Frais de MOA :
- Acquisition de données (levés topographiques, sondages géotechniques, etc.) sur le périmètre SNCF Voyageurs
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) sur le périmètre SNCF Voyageurs
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Exploitabilité de la ligne complète (phases 1 et 2)
- Procédure ICPE
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Interfaces / coordination MOA
- Expertises diverses

- ✓ - Frais MOE :
  - Etudes d'exploitation de la ligne complète (phases 1 et 2) ;
  - Etudes d'exploitation du SMR de Versailles Matelots ;
  - Etudes matériel roulant ;
  - Etudes AVP du SMR (adaptations par rapport au SMR réalisé lors de la phase 1 du projet) ;
  - Etudes AVP du PCC ;
  - Etudes AVP équipements de station
  - Etudes AVP du SAEIV ;
  - Etudes AVP Courants faibles (GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc.)
  - Etudes AVP infrastructure radioélectrique Tetra et courants faibles (tels que GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc).

Annexe 5
Plan du projet Tram T13 phase 2



Annexe 5 : Restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier – Convention études d'avant-projet

2021

Ligne 15 Est

Convention de financement

Restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier

Etudes d'avant-projet (AVP)

Convention n° 21D11905

SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention 7
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation 7
2.1. Périmètre de la Convention 7
2.2. Délais de réalisation 9
Article 3. Rôles et engagements des parties 9
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 9
3.2. La maîtrise d'ouvrage 9
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage 9
3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage 9
3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage 10
3.3. Identification des financeurs 10
3.4. Engagements des financeurs 10
Article 4. Modalités de financement et de paiement 10
4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage 10
4.2. Plan de financement 11
4.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région 11
4.3.1. Echéanciers des appels de fonds 11
4.3.2. Versement d'acomptes 12
4.3.3. Versement du solde 12
4.3.4. Paiement 13
4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation 13
4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 13
4.5. Comptabilité du Bénéficiaire 14
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. Gestion des écarts 14
Article 7. Organisation et suivi de la convention 15
7.1. Information des financeurs hors instances partenariales 16
7.2. Suivi de la communication institutionnelle 16
Article 8. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE 16
Article 9. CONFIDENTIALITE 17
Article 10. Dispositions générales 17
10.1. Modification de la convention 17
10.2. Règlement des litiges 17
10.3. Résiliation de la convention 18
10.4. Date d'effet et durée de la convention 18
10.5. 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° …….. de la commission permanente du conseil régional en date du 22 septembre 2021,
  Ci-après désignés par « **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 Monsieur Stefan BURKLE, en sa qualité de Directeur des gares d'Île-de-France, domiciliée, 10 rue Camille Moke, 93212 Saint Denis,

  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 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 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 2021-288 du 22 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 à l'article 1 et en annexe 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.

PREAMBULE

La Gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier (RBP) accueille actuellement les lignes :

- E du RER (Missions Villiers-sur-Marne / Tournan) au départ d'Haussmann-Saint-Lazare,
- P du Transilien (Missions Provins / Coulommiers) au départ de Paris Gare de l'Est,
- TER / Intercités (Paris – Troyes – Belfort) au départ de Paris Gare de l'Est,
- Ainsi que les trains de marchandises (tronc commun à la Grande Ceinture).

Seuls les trains du RER E Mission Villiers-sur-Marne marquent un arrêt en gare de RBP.

Dans le cadre de la construction du Métro Grand Paris Express, cette gare sera en interconnexion avec les futures lignes :

- M11 prolongée à l'horizon 2023,
- M15 Est à l'horizon 2030.

La gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier n'est actuellement pas accessible aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap. Sa mise en accessibilité est inscrite au Schéma Directeur Accessibilité (SDA) voté par la région Ile-de-France en 2009 avec la participation d'Ile-de-France Mobilités.

Par ailleurs, l'augmentation prévisible des flux à l'horizon 2030 du fait notamment des futures interconnexions avec les lignes 11 et 15 du Métro nécessite d'adapter les installations de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier et de prendre en compte l'utilisation du passage souterrain pour les flux autres que ceux du RER E dont :

- liens entre l'Ouest du faisceau ferré SNCF et la ligne 15,
- liens entre l'Est du faisceau ferré SNCF et la ligne 11,
- liens ville-ville de transit entre le quartier Bois Perrier à l'Est et le secteur du centre commercial à l'Ouest du faisceau SNCF,
- les accès aux diverses lignes de bus actuelles et futures desservant le pôle gare.

Le passage souterrain SNCF de la gare de Rosny-Bois-Perrier voit transiter aujourd'hui 3 250 personnes (données 2016) en heure de pointe du soir dont 17% correspondent au transit Ville-Ville. A l'horizon 2030, les modèles de trafic prédisent que 2.5 fois plus de personnes (soit 8 200 personnes) utiliseront ce même passage souterrain. Cette augmentation de la fréquentation sera essentiellement liée aux nouvelles lignes de métros (62% du transit total au sein du passage souterrain).

C'est la raison pour laquelle, la SNCF travaille sur la mise en accessibilité de la gare de Rosny-Bois-Perrier depuis 2010. L'ensemble des solutions étudiées n'ont jamais répondu pleinement aux attentes : soit le scénario traitait les normes PMR mais contraignait les flux dans les trémies et sur les quais RER, soit le scénario entravait la circulation au sein du passage souterrain (ascenseurs positionnés en plein milieu). De

plus, les augmentations de trafic exogènes au RER E ont longtemps été mal appréhendées dans les expressions de besoins, le projet SDA ignorant les interconnexions et vice-versa.

La SNCF a donc étudié plusieurs scénarii d'aménagement qui n'ont pas pu aboutir et être validés, compte-tenu de la complexité du site et l'imbrication avec les projets environnants (le réseau ferré national et la gare RER E actuels seront encadrés à l'horizon 2030 par deux lignes de métros : M11 à l'Ouest et M15 à l'Est).

Les dernières études préliminaires réalisées en 2018/2019 par l'Agence Grand Paris (AGP) de SNCF Réseau se sont avérées très contraignantes en termes de méthodologie travaux, d'impacts capacitaires et d'emprises chantier. Fin 2019, la Direction des Projets d'Accessibilité Ferroviaire rattachée à la Direction des Gares d'Ile-de-France de SNCF Gares & Connexions a donc engagé une étude pré-AVP avec l'objectif d'optimiser les études préliminaires (EP) tout en garantissant les 4 points suivants :

- la mise en accessibilité de la gare SNCF du RER E au plus tôt,
- l'adaptation des équipements et infrastructures aux futurs flux à horizon 2030,
- le maintien de l'herméticité de la gare RER E
- le maintien d'un lien ville-ville via le passage souterrain.

Cette étude pré-AVP a été présentée au comité de pilotage du 8 décembre 2020 portant sur le traitement de la gare de Rosny-Bois-Perrier. Les partenaires ont décidé de retenir le scénario n°2 contenant :

- la création de 2 nouveaux quais latéraux permettant la gestion des flux,
- la mise en accessibilité de la gare par la création de 2 nouveaux accès latéraux hors passage souterrain,
- le maintien du passage souterrain, hors zone sous contrôle, afin d'assurer le lien ville-ville et d'absorber les flux supplémentaires générés par les nouvelles lignes de métros 11 et 15.

S'agissant de la prise en charge financière, lors de ce même comité de pilotage, les partenaires sont convenus que le financement des études AVP, d'un montant de 2 095 000 € HT courants, serait assuré de la manière suivante :

- 50% par les crédits du SDA,
- 50% par les crédits du CPER sur la ligne dédiée aux « Etudes ».

Le SDA faisant l'objet d'un traitement conventionnel spécifique, il n'est donc pas intégré dans la présente convention qui ne traite que de la part financée par le CPER.

Cette répartition du financement des études AVP à 50% par le SDA et 50% par le CPER est le résultat des discussions entre les partenaires financiers en faveur de l'avancée du projet. Ces clés ne préjugent pas du résultat des études qui permettront ensuite de détourer les objets, leur périmètre et d'identifier et de flécher les programmes de financement définitifs.

La présente convention formalise donc l'accord des parties pour la prise en charge financière ; sur la partie CPER « Etudes », des études AVP en faveur de la restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de :

- définir les conditions et les modalités de financement des études en faveur de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier ;

- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général de l'Opération ;

- définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier - Etudes d'avant-projet ».

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION

2.1. Périmètre de la Convention

La présente convention porte sur le financement des études d'Avant-Projet (AVP) de restructuration de la Gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier permettant de garantir les 5 objectifs suivants :

1. la mise en accessibilité depuis l'espace public communal vers les quais exploités du RER E, garantissant l'accessibilité du RER E
2. la désaturation des quais du RER E, de leurs trémies d'accès et du passage souterrain,
3. les interconnexions du réseau SNCF vers les modes lourds et en particulier du RER E vers les lignes 11 et 15 (et vice-versa). Une attention particulière sera aussi portée aux flux de transports engendrés par d'autres réseaux que celui du RER pour lesquels les usagers transiteront par le passage souterrain SNCF, notamment depuis l'Ouest vers la ligne 15 et depuis l'Est vers la ligne 11,
4. l'herméticité des accès aux quais RER E avec des contrôles d'accès modernisés positionnés en dehors des 6 mètres de gabarit du passage souterrain,
5. restituer le passage souterrain à l'ensemble des flux Est/Ouest en y intégrant notamment ceux de liaison dits « Ville-Ville » sans séparation ni distinction physique.

NOTA BENE :

- L'étude de restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier ne constitue pas une étude de pôle exhaustive au sens du PDUIF ou du CPER. Le dossier d'avant-projet se limitera à l'étude des ouvrages actuellement propriété de SNCF Gares & Connexions et/ou devant être assurés sous sa maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'opération après des accords avec d'autres maîtres d'ouvrage et/ou des actes de régularisation foncière. Ce périmètre comporte en principal : quais RER, bâtiment gare, liaisons verticales d'accès aux quais et passage souterrain.
- Dans cet esprit, le parvis commun entre la gare RER SNCF et la station M11 RATP dit « parvis Ouest » fera l'objet de propositions d'aménagement dans le cadre de cette étude d'avant-projet. SNCF Gares & Connexions précise toutefois que ce périmètre a fait l'objet par le passé d'un modificatif du dossier de permis de construire déposé par la RATP et que son emprise foncière dépend du domaine public de la Ville de Rosny-sous-Bois. Les propositions d'aménagement et de montage opérationnel devront être concertées et validées avec ces deux partenaires.
- Enfin, compte tenu de la décennie de travaux en cours et à venir sur le secteur de la gare de Rosny-Bois-Perrier, les flux de transport liés aux bus seront pris en compte autant qu'il sera possible à partir des données existantes, ainsi qu'à partir de celles fournies par l'Autorité Organisatrice et les opérateurs de transports. L'étude de la gare routière (définitive ou provisoire) n'entre pas dans le champ de la présente opération.
- Le programme d'étude détaillé figure dans le tableau de l'annexe n°1.

Le périmètre couvert par la présente convention porte sur les missions et études confiées à SNCF Gares & Connexions. Elles comprennent :

- Les besoins en acquisitions de données d'entrée, en coordination avec les autres items du pôle, y-compris les reconnaissances géotechniques des sols ;
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements ;
- Les missions de tous ordres d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des prestations tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les activités et prestations nécessaires au rendu compte de l'avancement des études sur l'ensemble de la durée de la convention.

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

<u>Les livrables du Dossier d'Avant-projet (AVP) sont les suivants :</u>

- Le plan existant,
- Les plans du projet comprenant :
    - Le plan existant,
    - Le plan de situation,
    - Plan de périmètre foncier,
    - Plan masse de l'existant,
    - Repérage photographique,
    - Plan masse projeté,
    - Plans, coupes et élévations de l'existant,
    - Plans, coupes et élévations projetés,
    - Plans de démolition,
    - Détail significatif (façade…),
    - Vues du projet dans son contexte,
    - Le plan des installations de chantier (base vie, zones de stockage et d'évolution),
    - Le plan de phasage,
- Le planning prévisionnel détaillé,
- Les études des risques,
- Le chiffrage détaillé permettant de distinguer les différentes natures et périmètres de travaux facilitant le montage opérationnel (accessibilité, désaturation, lien ville-ville, parvis, etc.) et la justification des hypothèses.

Les pièces écrites sont les suivantes :

- Notice architecturale,
- Notices techniques CFO/CFA / CVC Plomberie / VRD,
- Estimation détaillée du coût prévisionnel des travaux avec incertitudes de niveau APS, soit +/- 10% avec justification du niveau de provisions (via étude de risque) et des taux de MOA/MOE,
- Notice paysagère,
- Notice structure,
- Notice Maintenabilité et Exploitation,
- Notice sécurité incendie,
- Notice accessibilité.

- Planning et le phasage travaux.

2.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux, objet de la présente convention, dans un délai de 15 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 Gares et 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. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Au sein de SNCF Gares & Connexions, la responsabilité de l'étude sera confiée à la Direction des Gares d'Ile-de-France (DGIF) / Direction du développement. L'entité de la Direction des lignes LAJ / EPT4 qui lui est rattachée assure la Maîtrise d'ouvrage de l'étude tandis que la Direction des projets d'accessibilité ferroviaire qui appartient elle-aussi à la Branche développement de la DGIF aura la responsabilité de la maîtrise d'œuvre générale (MOEG) des études. Selon les spécialités intervenantes (génie civil, structure, bâtiments, ouvrages et installations ferroviaires, etc.), celles-ci seront conduites en régie et/ou confiées à des prestataires selon les règles de la commande publique s'imposant à la SNCF.

3.2.2. Périmètre d'intervention du maitre d'ouvrage

SNCF Gares et connexions 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 les dossiers d'Avant-projet approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

SNCF Gares et connexions 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 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.

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 ».

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. IDFM 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. 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

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.

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

Les signataires de la convention conviennent de mettre en place un financement au bénéfice de SNCF Gares et connexions pour la réalisation des études d'avant-projet, objet de la présente convention.

4.1. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel du périmètre conventionnel est évalué à **1 047 500 €** HT courants, et se décompose comme suit :

Restructuration de la gare SNCF de Rosny Bois Perrier Etudes AVP		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des coûts en € courants**
SNCF Gares & Connexions	Données d'entrée	250 150
	MOE	558 750
	Frais de MOA	97 400
	MOA	141 200
	PR	-
TOTAL		**1 047 500**

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 :

Restructuration de la gare SNCF de Rosny Bois Perrier Etudes AVP		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des coûts en € courants**
SNCF Gares & Connexions	Données d'entrée	250 150
	MOE	558 750
	Frais de MOA	97 400
	MOA	141 200
	PR	-
TOTAL		**1 047 500**

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 des financeurs, tel que défini à l'article 7. 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 des financeurs.

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 Gares & Connexions. 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 Gares et connexions** sur le compte dont les références sont les suivantes :

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	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
SNCF Gares et connexions	SNCF Gares & Connexions Direction des gares d'IDF 10 rue Camille Moke CS 80001 93212 Saint Denis	Département Finances et Programmation	Philippe MARTIN 06 12 78 06 25Philippe.martin4@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.

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, 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, ou en cas de désaccord des Financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

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

Le comité de pilotage :

Placée 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.

7.1. 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.

7.2. 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 8. DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'il(s) réalise(nt) dans le cadre de la Convention.

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

Les maîtres d'ouvrage transmettent 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 des maîtres d'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrage remettent 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 9. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, les informations ou les données suivantes de nature commerciale, financière ou technique sont qualifiées de confidentielles : les données d'études et notamment les plans et les estimations financières.

Les maîtres 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(s) maître(s) 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 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.3.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai 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.

10.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 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.

10.5. Mesures d'ordre

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

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

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 et connexions,

Stefan BURKLE
Directeur des Gares d’Île-de-France

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel et Programme détaillé d'étude

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Organigramme nominatif

ANNEXE 1
Calendrier prévisionnel et Programme d'étude détaillé

T1 2021 : REALISATION DES DONNEES D'ENTREES :

- Levés de géomètre,
- Sondages de sols géotechniques,
- Réalisation de la maquette numérique de l'existant
- Formalisation du programme d'étude et partage / validation avec l'AOM

T2 2021 : DEMARRAGE DES ETUDES D'AVP

- Lancement de l'étude de risques
- Réexpertise des coûts estimatifs issus du dossier de pré-AVP pour communication à l'AOM
- Confirmation du planning directeur et des besoins capacitaires
- Echanges et calage du périmètre et du programme du parvis Ouest avec Ville et RATP

T3/T4 2021 : PLAN D'AMENAGEMENT

- Proposition du plan d'aménagement
- Validation par la MOA après avis des partenaires (COTECH)

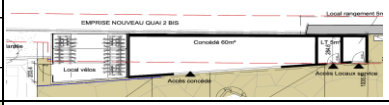
T4 2021 A T2 2022 : ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES

- Lancement et conduite des études techniques détaillées
- Livraison du dossier-minute d'AVP en T2 2022 : recueil d'observations internes et externes
- Remise du dossier d'AVP définitif en T3 2022 (30/09/2022 au plus tard)

Restructuration de la gare SNCF de Rosny Bois Perrier - PHASE AVP - PROGRAMME D'ETUDE

Nota Bene : Lors des études AVP de nombreux points de vigilances sont à prendre en compte notamment :
- Vigiler le positonnement des emprises chantier vis-à-vis du tunnel et de la station M11 qui seront en exploitation et des autres chantiers (interconnexion M11/L15 et chantier principal SGP)
- Prendre en compte l'étude de flux pour le dimensionnement des nouveaux quais
- Rechercher une optimisation du dimensionnement structurel des quais
- Les travaux du parvis Ouest se trouvent en dehors de notre périmètre foncier : un accord préalable Ville+RATP sont nécessaires
- Le fonctionnement des dispositifs de fermeture aux pieds des 4 trémies existantes devra ménager le cheminement des piétons au sein du PASO (en flux et en sécurité). La mise au point fonctionnelle sera à faire en liaison avec l'exploitant de la gare

Rappel du MBP : 30,866M€ CE 01-09

LIGNE E	Zone / Objet	N°	Eléments de programme	Commentaires
	Accès / Abords	1	Création de 2 nouveaux accès (1 accès par nouveau quai) clos, couverts et équipés (portillon pompiers, vidéoprotection, grilles téléopérées, info V (4 écrans par accès), info statique, éclairage, sonorisation, signalétique, etc.) permettant de libérer le PaSo	
		2	Vente / Validation : création de 2 lignes de CABs MT et pose d'ART aux droits des nouveaux accès : > 10 CABs MT60 + 1 CAB MT90 (PMR) côté parvis Ouest (CC) > 9 CAB MT60 + 1 CAB MT90 (PMR) côté Bois Perrier > Pose d'1 ART au droit de l'accès Bois Perrier > Pose de 2 ART au droit de l'accès Ouest	
		3	Identification des cheminements PMR depuis les emplacements de stationnement VP dédiés aux PMR	NOTA : l'aménagement des stationnements PMR est hors programme SNCF. Lien à faire avec le projet de pôle gare / Ville
		4	Création d'abri-vélos en libre accès pour environ 2*60 emplacements à répartir le long des murs de soutènement côtés Est et Ouest	
		5	Mise en valeur architecturale et paysagère des murs de soutènement des nouveaux quais créés	Comprenant : finition enduit anti-graffitis et végétalisation basse en pied de mur selon les secteurs après discussions avec la Ville
	Parvis Ouest	6	Travaux du parvis Ouest (hors rue Léon Blum et retrait de X mètres de la façade de la station M11 RATP)	NOTA : Secteur majoritairement en dehors du périmètre foncier SNCF. Programmation détaillée à réaliser en lien avec le projet de pôle gare / Ville
		7	Prévoir la récupération des eaux pluviales avant l'entrée du PASO	
		8	Création d'une consigne VELIGO fermée de minimum 20 places (si possible double hauteur soit 40 places). Positionnement de la porte d'accès sur la rampe pour optimiser l'aménagement	
		9	Création d'un local concédé de minimum 50 m² (du fait de l'impact de celui existant à l'Est)	
	BV	10	Mise aux normes PMR du guichet	
		11	Mise aux normes de l'éclairage et de la sonorisation	
		12	Mise en œuvre de la teléopération (pour l'ouverture du hall)	
		13	Reconstitution du local coupure gare routière sous l'escalier	
		14	Adaptation de l'accès aux WC PMR	Inclure le relogement du local poubelles côté Est
		15	Conservation de l'ART PMR du hall	
		16	Nouveau TGBT avec prise en compte BlackOut / Vérifier PDL Double alimentation ENEDIS indépendante	Sur l'emprise du concédé côté Ouest et en liaison avec les insatllations existantes côté Est
		17	Mise aux normes du convoi de fonds - Installation du "U inversé"	NOTA : prescriptions sur l'accessibilité du camion de transports de fonds à définir et communiquer à SGP (phase chantier) + Ville (projet pôle gare)
Quais 1 et 2 (existants)	Quais 1 et 2	18	Dépose du mobilier d'attente et de confort (bancs, poubelles, abris SIGNATURE). Adaptation a minima de la signalétique	Pas de remploi à prévoir
		19	Maintien d'écrans IV uniquement au droit des 4 trémies d'EF + sonorisation + VP	
		20	Maintien des bornes d'alarme et caméras de vidéo-protection	
		21	Non réfection des revêtements de quais et des bordures	
		22	Maintien des abris filants existants SANS rénovation (en option : dépose des abris filants)	Pour l'option dépose des abris : veiller à l'aménagement des trémies d'EF existantes pour récupération des EP dans le PaSo
		23	Pose de grilles de fermeture aux pieds des 4 trémies d'EF avec barres anti-paniques + possibilité d'ouvertures extérieures depuis le guichet et en TLOP	Positionnement des équipements dans le souterrain à vigiler
Nouveau Quai 1 Bis	Quai 1Bis	24	Création d'un quai latéral desservi par la voie V1Bis	Dimensionnement des quais à prendre en compte suite à l'étude de flux (matrices 2030). Vigiler le dimensionnement structurel des quais. Adaptation de l'emprise du quai au droit du BV afin de simplifier les interfaces avec l'existant
		25	Pose de clôtures latérales	Métalliques barreaudées de 2m de hauteur / semi-pleines, semi-vitrées au droit des accès et abris de quai
		26	Pose de dalles d'éveil à la vigilence	
		27	Ajout d'un abri filant aux dimensions identiques à ceux des quais existants	
		28	Pose du mobilier, de l'éclairage, de la sonorisation, vidéo, des panneaux information voyageurs, caméras EAS, BAU-I, 1 Abri Rousseau en tête	Uniquement RER-NG (avec EAS embarqué)?
	BV	29	Reprise de toiture du batiment voyageur, coursive…	
	EF	30	Fourniture et pose des plateaux de marches avec nez antidérapant intégré contrasté + résine contrastée sur contremarches, BEV en haut des escalier + palier intermédiaire	
		31	Mise en œuvre de garde-corps métalliques simple lisse autour des trémies et de main courante double lisse	
	ASC 1	32	Création d'un ascenseur (1000Kg) traversant sur le quai 1 Bis	
		33	Réalisation d'une gaine et d'une fosse d'ascenseur	
Nouveau Quai 2 Bis	Quai 2Bis	34	Création d'un quai latéral desservi par la voie V2Bis	Dimensionnement des quais à prendre en compte suite à l'étude de flux prenant en compte les matrices 2030 Vigiler le dimensionnement structurel des quais
		35	Pose de clôtures latérales	Métalliques barreaudées de 2m de hauteur / semi-pleines, semi-vitrées au droit des accès et abris de quai
		36	Pose de dalles d'éveil à la vigilence	
		37	Ajout d'un abris filant aux dimensions identiques à ceux sur les quais	
		38	Suppression des poteaux caténaire existant notamment au droit du bâtiment M11 RATP (tête de train RER E)	Report de la caténaire sur les poteaux existants du quai central ou création de nouveaux poteaux sur le quai central
		39	Pose du mobilier, de l'éclairage, de la sonorisation, vidéo, des panneaux information voyageurs, caméras EAS, BAU-I, 1 Abri Rousseau en tête	Uniquement RER-NG (avec EAS embarqué)?
	EF	40	Fourniture et pose des plateaux de marches avec nez antidérapant intégré + résine contrastée sur contremarches, BEV en haut des escalier + palier intermédiaire	
		41	Mise en œuvre de garde-corps métalliques simple lisse autour des trémies et de main courante double lisse	
	ASC 2	42	Création d'un ascenseur (1000Kg) traversant sur le quai 2 Bis	
		43	Réalisation d'une gaine et d'une fosse d'ascenseur	
	PaSo	44	Suppression des lignes de CABs et BMT présentes dans le PaSo et curage du PaSo. Adaptation a minima aux normes PMR.	
		45	Réfection complète du PaSo (murs sols plafonds) en vue de son ouverture et de son exploitation h24 aux liaisons Ville/Ville et SNCF (éclairage, signalétique, sonorisation, vidéo-protection, etc.)	

Suivi des indices

Date	Version	Commentaire
10/02/2021	V1	Création du document par les MOA (M. DE VERNEUIL / T. DOCQUIN)
26/02/2021	V2	Mise à jour du document suite à la revue d'exigence du 22/02/2021
15/03/2021	V3	Mise à jour du document suite à retour interne et point IDFM

Nota : toute adaptation technique au programme fonctionnel ne pourra être considérée comme une modification de programme

Pour le périmètre DGIF (DPAF+DPL),
Thomas DOCQUIN

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

SNCF Gares et Connexions				
€ courants	2021	2022	2023	TOTAL
	0%	80%	20%	100%
Etat (30%)	0	251 400	62 850	**314 250**
Région (70%)	0	586 600	146 650	**733 250**
TOTAL	**0**	**838 000**	**209 500**	**1 047 500**

ANNEXE 3 :
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS : DIRECTION DES GARES D'ILE DE FRANCE

- Directeur du Développement :
  Denis RONDEPIERRE
- Direction des Projets des Lignes LAJ / EPT4 :
  Denis DUMORTIER (Directeur)
  Isabelle CESSOT (Adjointe)
- Directeur de Projets Gares en charge du dossier ROSNY-BOIS-PERRIER :
  Thomas DOCQUIN

MAITRISE D'ŒUVRE SNCF GARES & CONNEXIONS :

- MOEG / Chef de Projets :
  Alessandro BONICELLI
- MOE Bâtiments / Architecte Chef d'Atelier :
  Jean-François CANDEILLE

Annexe 6 : Interconnections ferrées du Grand Paris Express – Ligne 15 Sud – Avenant n° 2 à la convention REA – gare de Châtillon-Montrouge

2021

Ligne 15 sud –
Pont de Sèvres / Noisy-Champs

Avenant n° 2 à la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Louis Aragon

Convention n° 21D12025

RATP

Société du Grand Paris

Région île de France

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

île de France mobilités

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE 5

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°2 7

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « MODALITES DE FINANCEMENT » 7

2.1. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.1.1 « COUT D'OBJECTIF DES INTERCONNEXIONS ET QUOTE-PART DES TRAVAUX D'ADAPTATION » 7
2.2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.2.2 « CLES DE FINANCEMENT INTEGRANT LA REGULARISATION DES ETUDES PRO » 8

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « PLAN DE FINANCEMENT » 8

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.3 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION » 9

ARTICLE 5. MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2 9

ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA PARTIE 2.2 DE L'ANNEXE 3 DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES » 11

ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES 11

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR 12

Entre,

En premier lieu,

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

- La **région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP de la commission permanente du conseil régional en date du

- 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 Monsieur Jean-François MONTEILS, Président du Directoire,
-

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,

  Désignée ci-après « la RATP »,

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

En troisième 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** »,

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

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 du 12 juillet 1985 relative à la maitrise d'ouvrage publique et ses rapports avec la maitrise d'œuvre privée, 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 ;

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

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du RTPGP ;

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

Vu la délibération n° CR 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités (STIF) n°2012-285 du 10 octobre 2012 prenant acte du dossier d'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres Noisy-Champs du réseau de transport du Grand Paris Express ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de la RATP du 29 mai 2015 approuvant l'AVP administratif « Interconnexions RATP – Grand Paris Express Ligne 15 Sud »;

Vu la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités (STIF) n°2015-256 du 8 juillet 2015 portant approbation des dossiers d'Avant-projet de la SNCF et de la RATP relatifs aux interconnexions ferroviaires à réaliser dans le cadre du projet ligne 15 sud, tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, avec deux réserves ;

Vu la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités (STIF) n°2015-257 du 8 juillet 2015 portant approbation du dossier d'Avant-projet de la ligne 15 sud réalisé par la SGP, tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, avec réserves ;

Vu la convention de financement 2015CONV062 des études PRO des stations de la ligne 15 sud régissant les rapports entre la SGP et RATP, notifiée le 28 juillet 2015, ci-après désignée « convention PRO » ;

Vu la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités (STIF) n°2016-208 du 1er juin 2016 levant la réserve sur les délais et les coûts relative au dossier d'Avant-projet RATP interconnexions ferroviaires 15 sud et approuvant la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif-Louis-Aragon.

Vu la délibération n° CP 16-339 du 21 septembre 2016 du conseil régional d'Île-de-France approuvant les travaux d'adaptation des stations Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif Louis Aragon ;

Vu la délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 du conseil régional d'Île-de-France approuvant l'avenant n°1 de la convention des travaux d'adaptation des stations Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Aragon ;

Vu la délibération n° CP 2021-288 du 22 septembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant le présent avenant ;

Vu la délibération n° .. du…. du conseil de surveillance de la SGP approuvant le présent avenant ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° …… du ……... approuvant le présent avenant ;

Préambule

Les études d'avant-projet menées par les opérateurs (RATP et SNCF) sous leur maîtrise d'ouvrage (MOA) au titre de l'adaptation des gares et des stations existantes interconnectées avec la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express portent sur l'infrastructure et les équipements en gare existants, ainsi que sur le raccordement à créer sur leur périmètre pour réaliser l'interconnexion avec le nouvel ouvrage du Grand Paris Express (GPE).

Les projets d'interconnexions ferroviaires sont constitués de deux opérations programmatiques :

- **La composante « correspondance »** : la SGP, en tant que maître d'ouvrage de la ligne 15 Sud, intègre au programme et au financement les ouvrages qui permettent de relier physiquement les gares de la SGP avec les gares/stations existantes. Il est à noter que le périmètre de cette opération est pour partie sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage des opérateurs (RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) et ils seront donc en grande partie réalisés par ces derniers. Le financement de cette opération est assuré par la SGP dans le cadre de conventions de financement bipartites avec la RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- **La composante « adaptation »** : les aménagements à réaliser sur les gares et stations existantes pour tenir compte des impacts des gares de la SGP sur le fonctionnement des gares existantes sont réalisés par la maîtrise d'ouvrage de la RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et le financement est assuré dans le cadre du CPER.

A l'issue des études d'avant-projet de la ligne 15 Sud sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, trois gares/stations existantes sous maîtrise d'ouvrage RATP sont concernées par la réalisation d'«adaptation ». Il s'agit de Châtillon-Montrouge (M13), Villejuif Louis Aragon (M7) et Créteil-l'Échat (M8).

Les études Avant-Projet sur les correspondances et les adaptations des trois stations précitées ont été engagées par la RATP en janvier 2015. Elles ont été remises à la Société du Grand Paris en novembre 2016 pour les parties en interface RATP/SGP.

En date du 28 juillet 2015, la Société du Grand Paris et la RATP ont conclu une convention pour le financement de ces études Projet. Afin de permettre la tenue des délais du projet de ligne 15 Sud dans son ensemble, la Société du Grand Paris a décidé de financer par anticipation ces études à 100% y compris pour ce qui relève des adaptations des réseaux existants.

L'AVP réalisé par la RATP a été approuvé par son Conseil d'administration le 29 mai 2015, et le Conseil du STIF le 8 juillet 2015 avec une réserve sur les délais et les coûts dans l'attente des conclusions de l'expertise externe. Suite à l'expertise technique rendue, le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (SITF) a levé la réserve coût/ délais relative à l'Avant-projet RATP ligne 15 sud et approuvé la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Echat et Villejuif-Louis-Aragon.

La convention relative à la réalisation des travaux d'adaptation a été approuvée par le conseil régional à la commission permanente du 21 septembre 2016.

A l'issue de ses études PRO, la RATP a justifié un dépassement du budget de la convention concernant les travaux d'adaptation de 2016 sur les 3 gares en interconnexion de son périmètre.

Après expertise des éléments transmis par le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités a considéré que ces surcoûts étaient justifiés.

L'augmentation des coûts des travaux dits d'adaptation entre le PRO et l'AVP est de 3,78 M€ (CE2014) répartis sur les 3 stations suivantes :

– Châtillon-Montrouge : +2,03 M€ ;
– Villejuif Louis Aragon : +0,29 M€ ;
– Créteil-l'Echat : +1,46 M€.

Au regard du calendrier de réalisation de chaque gare concernée, et dans l'attente d'une vision définitive de l'accostage de l'enveloppe financière dédiée à l'adaptation des gares des lignes 15 Sud et 16, les financeurs donnent leur accord pour abonder la convention REA sur le périmètre RATP au titre de l'exercice budgétaire 2021 du CPER uniquement sur la gare de Châtillon-Montrouge.

Un premier avenant approuvé par le conseil régional en septembre 2020, a permis d'acter le dépassement de coût des travaux de la gare de Créteil l'Echat.

Le présent avenant n°2 à la convention travaux acte aussi bien le dépassement du coût des travaux d'adaptation de la gare de Châtilllon-Montrouge que du décalage planning et modifie le plan de financement de cette gare.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°2

L'avenant a pour objet de modifier :

- le coût d'objectif en euros constants des travaux d'adaptation de la gare de Châtillon-Montrouge et le montant des subventions attribuées en euros courants ;
- l'impact planning sur les travaux d'interconnexion en gare de Châtillon-Montrouge ;
- le plan de financement de la convention en euros constants et courants ;
- l'échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le périmètre RATP.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 6.1.1, 6.2.2, 6.4 et 7.3, ainsi que les annexes 1, 2 et 3 de la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Louis Aragon désignée « convention de financement initiale » dans le présent avenant.

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « MODALITES DE FINANCEMENT »

2.1. Modification de l'article 6.1.1 « coût d'objectif des interconnexions et quote-part des travaux d'adaptation »

L'article 6.1.1 de la convention initiale relatif au Coût d'objectif des interconnexions et quote-part des travaux d'adaptation est remplacé par :

Les travaux visés à l'article 3 de la présente convention sont indissociables des travaux de correspondance réalisés sous maîtrise d'ouvrage RATP prévus dans le cadre de l'opération d'investissement L15 Sud Pont de Sèvres-Noisy Champs du Grand Paris Express.

Ces opérations feront l'objet des mêmes marchés de travaux sans qu'il soit possible de distinguer physiquement les dépenses relatives aux adaptations des dépenses de correspondances.

Par conséquent, les parties conviennent que :

- la notion de coût d'objectif s'applique au coût des travaux d'interconnexion ;
- le coût des adaptations visé par la présente convention est déterminé comme une quote-part du coût global des opérations d'interconnexions (correspondances + adaptations).

Conformément à l'avant-projet RATP relatif aux interconnexions ferroviaires « Ligne 15 sud » approuvé par le Conseil du STIF en date du 8 juillet 2015 et aux études PRO RATP pour le seul site Châtillon-Montrouge, le coût d'objectif global des interconnexions (AVP+PRO+REA) s'établit à 55,59 M€ CE 01/2014. Ce coût, et le seul coût PRO+REA, sont répartis de la manière suivante :

	Coût d'objectif global des interconnexions M€ CE 01/2014	Coût PRO+REA des interconnexions M€ CE 01/2014
Châtillon Montrouge	**22,71**	**21,76**
Créteil-l'Echat	20,17	19,77
Villejuif Louis Aragon	12,71	12,47
Total	55,59	54,00

Pour chaque station, les quotes-parts des composantes « correspondance » et « adaptations » sont les suivantes :

	Quote-part adaptations	Quote-part correspondance
Châtillon Montrouge	46,3%	53,7%
Créteil l'Echat	30%	70%
Villejuif Louis Aragon	8,7%	91,3%

Le financement de la part correspondance est assuré par la SGP dans le cadre de conventions de financement bipartites avec la RATP.

Pour chaque station, le financement appelé au titre de la présente convention (études PRO relatives aux travaux d'adaptation et travaux d'adaptation) est donc le suivant :

	Financement au titre de la présente convention M€ CE 01/2014	*Pour information* *Financement à apporter par la SGP par conventions bipartites avec la RATP*
Châtillon Montrouge	**10,08**	***12,64***
Créteil l'Echat	5,93	*14,24*
Villejuif Louis Aragon	1,085	*11,38*
Total	**17,09**	***38,26***

Le financement total prévu au titre de la présente convention est donc de 17,09 M€ CE 01/2014 (incluant la part des études PRO relatives aux travaux d'adaptations et les travaux d'adaptations).

2.2. Modification de l'article 6.2.2 « Clés de financement intégrant la régularisation des études PRO »

Le tableau relatif au plan de financement, en euros constants, de la phase de réalisation de travaux d'adaptation (hors PRO) de l'article 6.2.2 est remplacé par :

Plan de financement, en euros constants, de la phase réalisation des travaux d'adaptation (hors PRO) Montant M€ HT (€ constants 01/2014)					
MOA RATP	**État**	**Région**	**SGP**	**RATP**	**Total**
Châtillon Montrouge	**1,785**	**3,569**	**2,427**	**1,785**	**9,566**
Créteil l'Echat	1,058	2,116	1,357	1,058	5,589
Villejuif Louis Aragon	0,19	0,38	0,258	0,19	**1,018**
Total	**3,033**	**6,065**	**4,042**	**3,033**	**16,173**

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « PLAN DE FINANCEMENT »

Les tableaux de financement euros courants et constants de l'article 6.4 de la convention de financement initiale relative au Plan de financement sont remplacés par les tableaux suivants :

Plan de financement, en euros constants, de la phase réalisation des travaux d'adaptation Montant M€ HT (€ constants 01/2014)					
MOA RATP	**État**	**Région**	**SGP**	**RATP**	**Total**
Châtillon Montrouge	**1,785**	**3,569**	**2,427**	**1,785**	**9,566**
Créteil l'Echat	1,058	2,116	1,357	1,058	5,589
Villejuif Louis Aragon	0,19	0,38	0,258	0,19	**1,018**
Total	**3,033**	**6,065**	**4,042**	**3,033**	**16,173**

En euros courants, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit, sur la base du plan de financement en euros constants ci-dessus et suivant les modalités d'actualisation de l'article 6.3:

Plan de financement, en euros courants de la phase réalisation des travaux d'adaptation Montant M€ HT					
MOA RATP	**État**	**Région**	**SGP**	**RATP**	**Total**
Châtillon Montrouge*	**1,864**	**3,727**	**2,534**	**1,864**	**9,989**
Créteil l'Echat	**1,07**	**2,13**	**1,37**	**1,07**	**5,64**
Villejuif Louis Aragon*	0,192*	0,387*	0,263*	0,192*	**1,034***
TOTAL	3,126	6,244	4,167	3,126	**16,663**

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.3 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION »

L'article 7.3 de la convention de financement initiale est remplacé par :

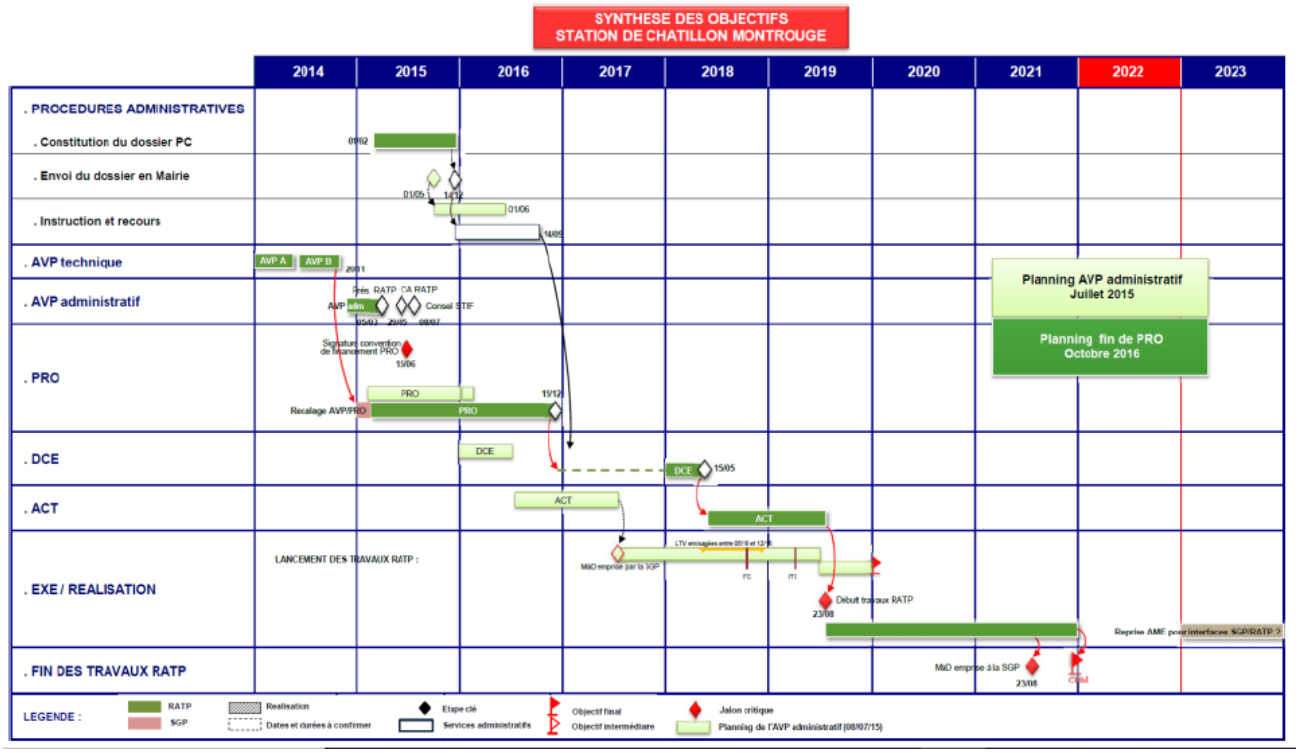
Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration 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 (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 du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

ARTICLE 5. MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2

L'annexe 1 « Planning » de la convention initiale est remplacée par :

Le planning Châtillon-Montrouge de l'annexe 1 de la convention initiale est remplacé par :



L'annexe 2 « Détail des programmes et coûts » est remplacée par :

Le tableau détaillé du programme Châtillon-Montrouge de l'annexe 2 de la convention initiale est remplacé par :

Estimations niveau PRO :

Disciplines	Libellés succincts	AVP admin CE 2014	Estimations PRO/DCE CE 2014	Δ
GROS ŒUVRE	Gros œuvre et second œuvre	5 594 569 €	7 245 011 €	1 650 442 €
ELECTROMECANIQUE	Escaliers mécaniques, Grilles de fermeture automatiques	591 800 €	617 000 €	25 200 €
BT	Dévoiement de câbles, Dépose d'équipements, Travaux d'alimentation électrique, Eclairage normal et de sécurité	766 000 €	757 900 €	-8 100 €
COURANTS FAIBLES	Dévoiement des câbles, vente, Lignes de Contrôle, Interphonie - Telephonie, Contrôle d'accès, sonorisation, caméras, écrans d'information…	1 062 805 €	844 750 €	-218 055 €
TELECOM	Infrastructure réseau, téléphonie, vidéo, dévoiements	156 600 €	520 275 €	363 675 €
SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE	*Mise en place de façades de quai, Modification des armoires de commandes des FQ, Dévoiement de câbles, Modification des logiciels d'exploitation*	2 850 000 €	4 676 178 €	1 826 178 €

CATENAIRES / TRACTION	*Travaux tranchées, remblaiements, dépose et transport des câbles, Matériel et divers*	295 630 €	81 195 €	-214 435 €
VOIE	*Préparation et surveillance*	236 000 €	- €	-236 000 €
DESENFUMAGE ET SECURITE INCENDIE	Mise à niveau du SSI	30 000 €	30 000 €	- €
SIGNALETIQUE	Mise à niveau de la signalétique (émaillée et lumineuse)	260 653 €	257 045 €	-3 608 €
TRAVAUX COMPLEMENTAIRES	*Impacts sur l'exploitation ferroviaire, Dévoiement des réseaux concessionnaires, Désamiantage des espaces, Données d'entrée : topo, sondages, relevé de l'existant, Marchés CT, CSSI, OPC, CSPS, EOQA, Communication.*	1 415 000 €	1 365 719 €	-49 281 €
SOUS-TOTAL		13 259 057 €	16 395 073 €	3 136 016 €
Aléas et Imprévus	PAI	1 988 859 €	1 895 521 €	-93 338 €
FES	MOE et MOA	3 049 583 €	4 423 079 €	1 373 496 €
TOTAL		**18 297 499 €**	22 713 673 €	4 416 174 €

ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA PARTIE 2.2 DE L'ANNEXE 3 DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES »

Le tableau RATP spécifique à la gare de Châtillon-Montrouge de la partie 2.2 de l'annexe 3 de la convention de financement initiale « Echéancier prévisionnel des dépenses » est remplacé par :

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

- **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS**

Station Châtillon Montrouge

M€ Courants	2021	2022	2023	2024	Total
Etat	93 200	932 000	419 400	419 400	1,864
SGP	126 700	1 267 000	570 150	570 150	2,534
RIF	186 350	1 863 500	838 575	838 575	3,727
RATP	499 450	4 994 500	2 247 525	2 247 525	9,989

ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention de financement initiale non modifiées par le présent avenant 2 à la convention initiale demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases Etudes Projet et Travaux.

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR

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

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux.

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 PECRESSE** présidente du conseil régional d'Île-de-France	Pour la SGP, **Jean-François MONTEILS** Président du Directoire
Pour la RATP, **Catherine GUILLOUARD** Présidente Directrice Générale	Pour Île-de-France Mobilités, **Laurent PROBST** Directeur Général	

Annexe 7 : Schéma directeur d'Accessibilité – convention annuelle 2021

2021

Schéma Directeur d'Accessibilité

Convention de financement annuelle n°5 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux, et portant attribution d'une subvention de l'Etat à SNCF Gares et Connexions au titre de la dotation régionale d'investissement

Table des matières

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION 7
ARTICLE 2 – PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION 7
ARTICLE 3 – RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 8
ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION 8
4.1. Coût global des études et des travaux réalisés dans le cadre de la convention 8
4.2. Tableau de synthèse de répartition des coûts prévisionnels pour les études et les travaux par maître d'ouvrage 8
4.3. Modalités d'actualisation pour les travaux 8
4.4. Plan de financement 9
ARTICLE 5 – DRI – attribution de la subvention à SNCF Gares et Connexions 9
ARTICLE 6 – MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION 9
6.1 Versement d'une avance 10
6.2. Versement des acomptes 10
6.3. Versement du solde 11
6.4. Paiement 12
6.5. Bénéficiaires et domiciliation 12
6.6. Comptabilité du maître d'ouvrage 13
6.7. Caducité des subventions versées par l'Etat et reversement 13
6.8. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France 14
6.9. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités 14
ARTICLE 7 – MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE 15
ARTICLE 8 – GESTION DES ECARTS 15
ARTICLE 9 - ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION 15
ARTICLE 10 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA 15
ARTICLE 11 – DISPOSITIONS GENERALES 16
11.1. Modification de la convention 16
11.2. Résiliation de la convention 16
11.3. Traitement des litiges 16
11.4. Date d'effet de la convention 17
11.5. Mesures d'ordre 17
ARTICLE 12 - PUBLICITE 17
ANNEXE 1 19
ANNEXE 2 20
ANNEXE 3 21

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, dûment mandaté par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, 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 désignés par « **les financeurs** »,

En deuxième lieu,

- **SNCF Gares & Connexions,** société anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Marlène DOLVECK

Dénommée ci-après « SNCF Gares & Connexions » ou « le Maître d'ouvrage »

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, 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** ».

Les quatre signataires ensemble sont désignés ci-après par « **les parties** ».

Visas :

VU la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 et notamment ses articles 9-1 et 10 ;

VU la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 ;

VU le décret n°2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

VU le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

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

VU le décret n°2020-412 du 8 avril 2020 relatif au droit de dérogation reconnu au préfet;

VU le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Île-de-France adopté par le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 08 juillet 2009 ;

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 le règlement budgétaire et financier du Syndicat des Transports d'Île-de-France approuvé par la délibération du conseil n° 2018/261 du 11 juillet 2018, modifiée ;

VU la délibération n° CR51-11 du conseil régional d'Île-de-France du 23 juin 2011 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 11-512 du 07 juillet 2011 approuvant la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 12-424 du 12 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-672 du 17 octobre 2013 approuvant l'avenant n°2 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération n°2011/0484 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 1er juin 2011, approuvant la convention cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité et la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération n°2012/0219 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 juillet 2012, approuvant l'avenant n°1 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération n°2013/374 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 9 octobre 2013, approuvant l'avenant n°2 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

VU la délibération du conseil d'Administration de SNCF Réseau du 12 mai 2011 ;

VU la délibération du conseil d'Administration de la SNCF Mobilités du 26 mai 2011 ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n°CR2017-171 approuvant la convention quinquennale pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du schéma directeur d'accessibilité ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n°CR2017-171 du 23 novembre 2017 approuvant la convention annuelle 2017 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération n° 2017/889 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 13 décembre 2017 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau et SNCF Mobilités du réseau de référence et la convention annuelle 2017 ;

VU l'arrêté du 21 août 2018 pris en application de l'article 3 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement ;

VU la délibération de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France n° CP2018-364 du 17 Octobre 2018 approuvant la convention annuelle 2018 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération n° 2018/561 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018 approuvant la convention annuelle 2018 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n°CP2019-314 du 18 septembre 2019 approuvant la convention annuelle 2019 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 09 Octobre 2019 approuvant la convention annuelle 2019 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2020-204 du 1er juillet 2020 approuvant la convention annuelle 2020 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération n° 2020/288 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2020 approuvant la convention annuelle 2020 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU l'instruction du 11 décembre 2020 relative à la dotation régionale d'investissement ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2021- du approuvant la convention annuelle 2021 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

VU la délibération n° 2021/ du conseil d'Île-de-France Mobilités du approuvant la convention annuelle 2021 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux ;

CONSIDERANT que ce projet répond à un motif d'intérêt général et à des circonstances locales qui justifient l'octroi d'une subvention pour l'opération relative pour les travaux d'accessibilité dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité d'Île-de-France et qui a connu un commencement d'exécution anticipé vis-à-vis de la participation de l'Etat, conformément aux dispositions du décret n°2020-412 du 8 avril 2020 susvisé ;

IL EST ARRETE CE QUI SUIT :

Les Parties conviennent de donner au mot, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Opération** » : désigne la tranche 2 du programme SDA.

PREAMBULE

Île-de-France Mobilités a été désignée autorité compétente en Île-de-France pour l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport (SDA), par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'objet du schéma directeur d'accessibilité est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.
Une convention cadre « pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence », approuvée par le conseil régional d'Île-de-France (délibération n°CR 51-11 du 23 juin 2011) et Île-de-France Mobilités (délibération n° 2011/0484 du 01er Juin 2011) a été signée le 11 octobre 2011, entre Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, SNCF et RFF.
Une convention de financement de la première tranche de projets, approuvée par le conseil régional (délibération n° CP 11-512 du 07 juillet 2011), a été signée le 11 octobre 2011. Elle a été modifiée par avenant à 2 reprises (en 2012 et 2013)
Compte tenu du rythme de réalisation du programme, une Convention quinquennale 2017-2021 pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du schéma directeur d'accessibilité a été approuvée par le conseil régional d'Île-de-France (délibération n° CR 2017-171 du 23 Novembre 2017) et par Île-de-France Mobilités (délibération n° 2017/889 du 13 Décembre 2017)
La présente convention est une déclinaison annuelle, prévue par la convention quinquennale de la deuxième tranche citée ci-dessus, qui doit permettre la poursuite du programme sans discontinuité, tout en précisant les obligations réciproques des parties.
Elle fait suite aux quatre conventions annuelles précédentes qui ont couvert la période 2017, 2018,2019 et 2020.

L'article L. 2111-9 5° du Code des transports, modifié par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, confie, à compter du 1er janvier 2020, la gestion unifiée des gares de voyageurs à SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.
Les Parties reconnaissent qu'en application de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, les droits et obligations de SNCF Mobilités pris au titre des précédentes conventions relatives à la réalisation du schéma directeur d'accessibilité ferroviaire sont transférés, à compter du 1er janvier 2020, à SNCF Gares & Connexions.

Dans le cadre de la présente convention, SNCF Gares & Connexions a obtenu de la part de Transilien un mandat de maitrise d'ouvrage pour réaliser les travaux pour leur compte et un mandat financier pour percevoir les subventions de leur périmètre.

Par ailleurs, pour accompagner l'effort de relance de l'économie, l'Etat et les régions ont conclu le 28 septembre 2020 un accord de partenariat dans lequel l'Etat s'est engagé à attribuer une enveloppe de 600 millions d'euros de crédits d'investissement aux opérations portées par les régions, sans qu'il soit nécessaire que le conseil régional dispose lui-même de la maîtrise d'ouvrage.
Au titre de la dotation régionale d'investissement (dénommée DRI ci-après), l'Etat alloue pour 2021 et à titre exceptionnel une enveloppe de 30M€ pour les travaux d'accessibilité dans le cadre du SDA d'Île-de-France. Le mécanisme de participation de l'Etat est détaillé ci-après.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour les engagements de 2021 relatifs au financement et la conduite des études et des travaux concernant la mise en œuvre de la deuxième tranche du SDA IDF.

Elle vient exceptionnellement modifier pour 2021 la clef de répartition entre les financeurs définie dans la convention quinquennale 2017-2021 pour la mise en œuvre du schéma d'accessibilité, comme suit :

- 50 % pour Île-de-France mobilité, soit 100 M€,
- 10% pour la Région Île-de-France, soit 20 M€,
- 15% pour l'Etat, soit 30 M€,
- 25% pour SNCF Gares et connexions, soit 50 M€.

Elle a également pour objet :

- de définir les modalités de financement des études et travaux et d'en préciser les conditions de suivi dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux parties.

Enfin, par la présente convention, l'Etat attribue à SNCF Gares et Connexions, une subvention de 30 M€ au titre de la DRI. La décision attributive est l'objet de l'article 5 de la présente convention.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers la dénomination suivante :

« Schéma Directeur d'Accessibilité – Convention de financement annuelle n°5 relative à la réalisation de la deuxième tranche de financement des études et des travaux, et portant attribution d'une subvention de l'Etat à SNCF Gares et Connexions au titre de la dotation régionale d'investissement »

Désignée ci-après par « la présente convention ».

ARTICLE 2 – PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION

La liste des études et travaux prévue dans la convention quinquennale et mise à jour à l'occasion de la présente convention figure en annexe 1 à la présente convention.

Le bilan de la convention annuelle 2020 figure en annexe 2.

ARTICLE 3 – RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Le rôle et les engagements des parties s'appliquent conformément à la convention quinquennale de la réalisation de la deuxième tranche du SDA et à la présente convention en ce qui concerne l'Etat.

ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION

4.1. Coût global des études et des travaux réalisés dans le cadre de la convention

Sur la période 2017-2021, les financements mis en place dans la présente convention seront versés selon l'échéancier figurant dans l'article 4.1 de la convention quinquennale. Les dépenses financées par chacun des maitres d'ouvrage sont relatives au programme décrit dans la présente convention et précisées en annexe 1. Elles se décomposent selon les postes de dépenses suivants en euros constants 2009 et en euros courants. Cette estimation prévisionnelle a été effectuée à partir d'études de différents niveaux :

- REA à réaliser : sur la base d'études PRO
- PRO+REA à réaliser : sur la base d'études AVP
- AVP à réaliser : sur la base d'études préliminaires DI
- études préliminaires à lancer (EP) : sur la base des études d'évaluation pour l'élaboration du SDA

Cette répartition est prévisionnelle et donnée à titre indicatif. Sous réserve de justification par les maîtres d'ouvrage aux financeurs, en accord de ceux-ci, le principe de fongibilité est applicable dans la limite du montant alloué par maître d'ouvrage en euros courants.

4.2. Tableau de synthèse de répartition des coûts prévisionnels pour les études et les travaux par maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses du maitre d'ouvrage est établi comme suit :

MOA	Coûts euros courants
Total SNCF Gares & Connexions	200 000 000 €

4.3. Modalités d'actualisation pour les travaux

Les modalités d'actualisation pour les travaux s'appliqueront conformément aux dispositions prévues dans la convention quinquennale pour la réalisation de la deuxième tranche du SDA.

4.4. Plan de financement

La présente convention de financement respecte strictement les montants du calendrier prévisionnel de la mise en place des financements prévu à l'article 4.1 de la convention quinquennale pour l'année 2021.

M€ courants	**ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES**	**REGION ÎLE-DE-FRANCE**	**Etat**	**SNCF Gares & Connexions**	**Total**
MOA SNCF Gares & Connexions	**100** *(50%)*	**20** *(10%)*	**30** (15%)	**50** *(25%)*	**200 M€**

Le cout prévisionnel final de réalisation de la deuxième tranche, et plus généralement du programme SDA dans son ensemble fait l'objet d'un suivi détaillé selon les modalités définies dans la convention quinquennale.

L'Etat vient participer, à titre exceptionnel en 2021 et au titre de la DRI, dans le cadre du plan de relance, à hauteur de 30M€ (soit 15% du financement global prévu pour 2021), en diminution de la part initialement financée par la Région Île-de-France.
Cette participation exceptionnelle ne modifie pas les engagements et les équilibres définis dans la convention-cadre SDA de 2011 et la convention quinquennale SDA 2017-2021.
Les opérations bénéficiant de la dotation régionale d'investissement ne peuvent pas faire l'objet de demandes de financement au titre des fonds européens (règle de non cumul).

ARTICLE 5 – DRI – attribution de la subvention à SNCF Gares et Connexions

Le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, attribue à SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage, une subvention d'un montant maximum prévisionnel de 30 000 000 € au titre de la Dotation Régionale d'Investissement (DRI) pour la réalisation des études et travaux s'inscrivant dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) pour l'année 2021

Le montant de la subvention représente 15 % de la dépense prévisionnelle globale de la présente convention, estimée à 200 M €.

La subvention est imputée sur les crédits du programme 362 « Ecologie » de la Mission Relance - Action 9 « Dotation Régionale d'Investissement » - activité 0362-09-02-00-01 « DRI – mobilité du quotidien » - axe ministériel 09 – PLAN DE RELANCE COVID.

L'ordonnateur est le Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris. Le comptable assignataire est le directeur régional des finances publiques d'Île-de-France et de Paris.

Le calendrier prévisionnel de l'opération est fixé de janvier 2017 à décembre 2023.

ARTICLE 6 – MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION

6.1 Versement d'une avance

En application du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018, l'Etat peut verser au bénéficiaire une avance de 30 % du montant total de la subvention sur justificatif du commencement d'exécution de l'opération.

En application du décret n°2020-412 du 8 avril 2020 relatif au droit de dérogation reconnu au préfet, le montant de l'avance versée par l'Etat pourra être supérieure à 30 % du montant total de la subvention, sur justificatif du commencement d'exécution de l'opération.

6.2. Versement des acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.
A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des 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 ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.
Les états d'acomptes seront établis en euros courants et en euros constants CE janvier 2009 par application des derniers indices connus.

<u>A – Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat et de la Région :</u>

La demande de versement par **SNCF Gares & Connexions** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**, au prorata de leur état d'avancement, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4
- la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

<u>B – Demande de versement des acomptes auprès d'Île-de-France Mobilités</u> :

Le versement des acomptes intermédiaires se fait au prorata de l'avancement des études et travaux de chaque gare, dans une limite de 95% du montant total de la subvention d'Île-de-France Mobilités sur la gare correspondante, et sur présentation des pièces justificatives suivantes.
La demande de versement par SNCF Gares & Connexions comprendra :

- L'état détaillé par gare des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage au prorata de leur état d'avancement, avec les montants déjà demandés au titre de la présente convention
- Les attestations d'avancement des études et travaux en gares,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4
- La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

Les financeurs, hors RIF, préconisent l'utilisation de la plateforme de dématérialisation mise en place par l'Agence pour l'Informatique Financière de l'Etat : CHORUS PRO.
Pour Île-de-France Mobilités, il est préalablement nécessaire de prendre connaissance de son numéro SIRET, du code service « I D F M », et du numéro d'engagement communiqué par le contact habituel.

C – Plafonnement des acomptes

Conformément à la convention quinquennale, le principe de plafonnement des acomptes est repris dans la dernière convention de financement de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité.
Ce plafonnement est de 80% pour la subvention de la Région conformément au Règlement budgétaire et financier de la Région et de 85 % pour Île-de-France Mobilités.
Le montant cumulé des versements intermédiaires (avance et/ou acomptes) pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire ne pourra excéder 80 % du montant total de la subvention prévue. Ce taux peut être toutefois porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive excède 48 mois.

6.3. Versement du solde

A – Versement du solde par l'Etat et la Région

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, chaque bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.
Le versement du solde est subordonné à la production des documents, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire, indiqués aux articles 6.2
Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, chaque 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 et en euros constants CE janvier 2009 calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et d'une attestation du commissaire aux comptes établissant le coût final de l'opération.

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 6.2.C s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

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.

B - Versement du solde par Île-de-France Mobilités

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, chaque bénéficiaire présente :

- La production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le maitre d'ouvrage bénéficiaire de la subvention allouée,
- La communication de la date de mise en service des travaux de cette gare
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- un état détaillé des dépenses acquittées, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire, indiqué aux articles 6.2.
- Chacun de ces documents est signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

Le versement du solde est subordonné à la production de cet état de solde.

Les financeurs, hors RIF, préconisent l'utilisation de la plateforme de dématérialisation mise en place par l'Agence pour l'Informatique Financière de l'Etat : CHORUS PRO.
Pour Île-de-France Mobilités, il est préalablement nécessaire de prendre connaissance de son numéro SIRET, du code service « I D F M », et du numéro d'engagement communiqué par le contact habituel.
Sur la base de ces éléments, chaque 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 et en euros constants CE janvier 2009 calculés à partir des indices définitifs.

6.4. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 6.1, 6.2 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

Les versements sont effectués par Île-de-France Mobilités au profit du Bénéficiaire dans les 45 jours suivant la réception de l'appel de fonds accompagné de ses pièces justificatives.

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 de la convention.

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

6.5. Bénéficiaires et domiciliation

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

SNCF Gares & Connexions :

Code IBAN	Code BIC
FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131	BDFEFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	PREFECTURE DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE 5, rue Leblanc 75911 Paris cedex 15	Secrétariat général aux politiques publiques Bureau de la coordination et de l'investissement territorial	Laurent Barraud Chef du bureau de la coordination et de l'investissement territorial 01 82 52 42 04 laurent.barraud@paris.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 CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction Intermodalités, Services et Marketing	01 47 53 28 21 aline.guerdad@iledefrance-mobilites.fr
SNCF Gares & Connexions	Gares & Connexions Département comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	SNCF Gares & Connexions Département comptabilité et Achats	01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr

6.6. Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à la réalisation des études et des travaux du SDA.
Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.
Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

6.7. Caducité des subventions versées par l'Etat et reversement

Le maître d'ouvrage s'engage à informer le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, du commencement d'exécution de l'opération dans les meilleurs délais. Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, l'opération n'a pas reçu de commencement d'exécution et sous réserve qu'aucune demande de prorogation de délai n'ait été sollicitée, le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, constatera la caducité de sa décision.

Conformément aux dispositions du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018, le bénéficiaire adresse, dans un délai de 12 mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de

l'opération mentionnée dans la décision attributive éventuellement modifiée, au préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris :

- une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de 12 mois, aucun paiement ne pourra intervenir au profit du bénéficiaire.

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

- Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
- Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues ;
- Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionnée dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à cet article.

6.8. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France

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

Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, comme c'est le cas en l'espèce, 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.

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

Délais relatifs à la transmission de la demande de paiement
Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le conseil d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 11 juillet 2018, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux (2) ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention d'Île-de-France Mobilités devient caduque et est annulée.

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

Passé ce délai, la subvention d'investissement est désengagée et annulée.

Délais relatifs à la présentation du solde de l'opération
Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 11 juillet 2018, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, du délai prévu par la convention de financement pour présenter le solde de l'Opération. Ce délai est au maximum de dix ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel par décision du directeur général, à charge pour le maitre d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable.

ARTICLE 7 – MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE

Conformément aux dispositions prévues dans la convention quinquennale, les modalités d'audit et de contrôle s'appliquent à la présente convention.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 11 de la convention quinquennale, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

SNCF Gares & Connexions s'engage à faciliter, à tout moment, le contrôle par l'Etat de la réalisation de l'opération, objet de la subvention, notamment par l'accès à toute pièce justificative des dépenses et tout autre document dont la production serait jugée utile.

Au terme de la convention, un contrôle sur place pourra éventuellement être réalisé par l'Etat, en vue de vérifier l'exactitude des comptes rendus financiers transmis.

ARTICLE 8 – GESTION DES ECARTS

Les modalités de gestion des écarts s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans la convention quinquennale.

ARTICLE 9 - ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

Conformément aux dispositions prévues dans la convention quinquennale, le suivi de la présente convention s'effectuera dans le cadre d'un comité de pilotage et d'un comité de projets.

ARTICLE 10 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA

Les modalités de propriété, communication et diffusion des études du SDA s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans la convention quinquennale.

ARTICLE 11 – DISPOSITIONS GENERALES

11.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 6.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties.

Les modalités de calcul de la subvention attribuée par l'Etat, ainsi que la nature et le périmètre de la dépense subventionnable, ne peuvent pas être modifiées par rapport à la décision attributive sauf lorsque des sujétions imprévisibles par le bénéficiaire conduisent à une profonde remise en cause du montant estimé du projet. Dans cette hypothèse, la modification du montant de la dépense subventionnable et le cas échéant du montant maximum de la subvention, fait l'objet d'une modification de la décision attributive dans la limite du taux maximal de subvention de 80 % du montant total des financements publics apportés au projet.

11.2. 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 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.

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 transmission de l'état de solde prévu à l'article 6.3 et à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

11.3. Traitement des litiges

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

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

11.4. Date d'effet de la convention

La présente 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.

Conformément aux dispositions de l'article 17 du Règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par le Conseil Régional d'Île-de-France ou sa Commission Permanente, ou de la date indiquée par ladite délibération, si elle est différente. Ainsi, la présente convention tient compte des dépenses comptabilisées à compter du 1er janvier 2021 pour la Région Île-de-France.

La convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.2 de la présente convention, soit après paiement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités des articles 6.2 et 6.3 de la présente convention.

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.

11.6 Responsabilité de l'Etat

L'aide financière apportée par l'Etat à l'opération ne peut entraîner sa responsabilité à aucun titre, que ce soit pour un quelconque fait ou risque, préjudiciable au titulaire ou à un tiers, pouvant survenir en cours d'exécution.

ARTICLE 12 - PUBLICITE

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le soutien de l'État dans le cadre de « France Relance » dans toute communication relative au projet et utiliser la charte graphique associée. Il s'engage à installer de façon visible et protégée des affiches ou plaques matérialisant ce soutien dans les gares financées à l'annexe 3.

Fait en quatre exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la Région Île-de-France, **Valérie PECRESSE** Présidente du conseil régional d'Île-de-France	**Pour SNCF Gares & Connexions,** **Marlène DOLVECK** Directrice Générale SNCF Gares & Connexions
Pour l'Etat **Marc GUILLAUME** Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris	**Pour Île-de-France Mobilités,** **Laurent PROBST** Directeur Général

ANNEXE 1

Liste des travaux et études prévue dans la convention quinquennale, mise à jour à l'occasion de la présente convention 2021

SNCF GARES & CONNEXIONS

Montants à engager sur l'année 2021 :

	Nombre de gares	Montant en M€ courants
AVP	0	0
PRO	12	11,6
REA	9	119,6
MOA 1% coordination	0	1.5
TOTAL	**21**	**132.7**

ANNEXE 2

BILAN DE LA CONVENTION ANNUELLE 2020

SNCF GARES & CONNEXIONS

	Prévision d'engagements Annexe 1 de la convention 2020		Engagements réels Bilan de la convention 2020	
	Nombre de gares	Montant en M€ courants	Nombre de gares	Montant en M€ courants
AVP	5	1.8	4	2,3
PRO	11	7	5	3
REA	15	107,2	9	117,4
MOA 1% coordination		1,6		1.5
TOTAL	**31**	**117,6**	**18**	**124,2**

ANNEXE 3

LISTE INDICATIVE DES GARES PREVUES DANS LA CONVENTION DE FINANCEMENT ANNUELLE N° 5 RELATIVE A LA REALISATION DE LA DEUXIEME TRANCHE DE FINANCEMENT DES ETUDES ET DES TRAVAUX, ET PORTANT ATTRIBUTION D'UNE SUBENTION DE L'ETAT A SNCF GARES ET CONNEXION AU TITRE DE LA DOTATION REGIONALE D'INVESTISSEMENT

	Nombre de gares	Nom des gares
PRO	12	CONFLANS SAINTE HONORINE ETAMPES MELUN VILLIERS LE BEL PASSERELLE LE RAINCY VILLEMOMBLE MONTFERMEIL * ORLY VILLE * PROVINS * VILLEPREUX LES CLAYES * SAINT CYR * BELLEVUE * ECOUEN-EZANVILLE * NANGIS *
REA	9	DEUIL MONTMAGNY MASSY PALAISEAU LIEUSAINT MOISSY VIGNEUX LA FERTE SOUS JOUARRE PARIS EST PHASE 2 ZAS NEUILLY PORTE MAILLOT / ZAS PEREIRE LEVALLOIS SAINT GENEVIEVE DES BOIS

* Gares non valorisées

Cette liste est à titre indicative. Le bénéficiaire peut, en fonction de l'organisation de ses équipes, de ses chantiers, de ses marchés, des impacts des projets tiers ou tout autre aléa, revoir et modifier cette liste. Elle n'est pas contractuelle.

La liste des gares concernées par la tranche 2 du SDA est consultable dans l'annexe 2 de la convention quinquennale 2017-2021 approuvée par délibération N°2017-171 du conseil régional du 23 novembre 2017.