

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

**RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT : ADAPTATION DES LIGNES RER B, C, D ET  
TRANSILIEN P ET U**

## Sommaire

|                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a> .....                                                            | 3   |
| <a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a> .....                                                       | 5   |
| <a href="#">ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</a> .....                                                    | 9   |
| <a href="#">Annexe 1 : Fiches projet</a> .....                                                     | 10  |
| <a href="#">Annexe 2 : RER B – Convention SNCF premiers PRO MING</a> .....                         | 23  |
| <a href="#">RER D – Convention RATP études Projet et travaux RER NG</a> .....                      | 51  |
| <a href="#">Ligne Transilien P – convention études de schéma de principe complémentaires</a> ..... | 78  |
| <a href="#">RER C et Transilien lignes U et P - Convention Etudes de faisabilité Z2N NG</a> .....  | 99  |
| <a href="#">Nexteo RER B/D – Avenant n°1 convention AVP</a> .....                                  | 124 |

## EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Exécutif conduit la révolution dans les transports pour apporter des conditions de déplacement radicalement changées aux Franciliennes et aux Franciliens. Ainsi, la Région contribue à l'ambitieux programme de renouvellement et de rénovation du parc de matériel roulant en Île-de-France, en finançant les adaptations nécessaires de l'infrastructure.

Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 5 opérations suivantes :

### **1. RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MING – Premiers PRO**

La présente convention consiste à financer les premières études Projet sur le périmètre SNCF en vue du déploiement du nouveau matériel roulant MING sur le RER B d'ici fin 2024, conformément à la délibération du Conseil du STIF du 22 mars 2017.

### **2. RER D – Adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG – Etudes Projet et travaux**

Au titre du programme de renouvellement et de rénovation du parc de matériel roulant en Île-de-France, le RER NG sera déployé progressivement sur la ligne du RER D entre 2022 et 2024. L'adaptation des infrastructures doit donc être réalisée, et notamment celles situées sur le périmètre RATP, entre Châtelet-les-halles et Gare du Nord. La présente convention de financement consiste à financer les études Projets et travaux de la première phase.

### **3. Ligne Transilien P – Electrification de la ligne Paris – La Ferté Milon – études de schéma de principe complémentaires**

Le projet consiste à financer les études de schéma de principe complémentaires destinées à l'électrification de la ligne Transilien P - Paris - La Ferté Milon, section Le Trilport - La Ferté Milon. Ce projet permettra à terme d'exploiter cette branche de la ligne P exclusivement en rames de type Francilien.

### **4. RER C et Transilien lignes U et P - Adaptations pour l'arrivée du Z2N NG - Etudes de faisabilité**

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). Leur remplacement par des trains de nouvelle génération (Z2N NG) est envisagé par Île-de-France Mobilités dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant. Le projet de convention a pour objet le financement des études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau en vue de l'arrivée de ce nouveau matériel qui pourrait intervenir à partir de 2028.

### **5. Nexteo RER B/D – Avenant n°1 à la convention relative aux études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et RER D**

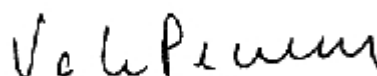
Le présent avenant n°1 concerne la prolongation de la durée de validité de la convention de financement approuvée par délibération n° CP 2017-412 du 18 octobre 2017, qui arrive à échéance le 31 décembre 2019. Elle doit être prolongée de façon à permettre l'appel du solde des subventions attribuées. Le présent avenant est sans incidence budgétaire pour la région Île-de-France.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 6 subventions et de proposer l'affectation d'un montant de **8 356 600 €** d'autorisations de programme.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports conduite dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 approuvé par délibération du conseil régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 et de la revoyure du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020 approuvée par délibération du conseil régional n° CR 123-16 du 14 décembre 2016.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



**VALÉRIE PÉCRESSÉ**

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 17 OCTOBRE 2019

### RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT : ADAPTATION DES LIGNES RER B, C, D ET TRANSILIEN P ET U

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 cadre n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 09 juillet 2015 et sa révision par délibération n° CR 123-16 du 14 décembre 2016 (avenant portant sur le volet mobilité multimodale) ;

**VU** la délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 modifiée relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;

**VU** la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

**VU** la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, la Région s'engage pour l'emploi : 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens ;

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

**VU** la délibération n° CP 2017-383 du 20 septembre 2017 approuvant la convention de financement des études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B – études d'avant-projet (dites AVP) ;

**VU** la délibération n° CP 2017-412 du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;

**VU** la délibération n° CP 2018-435 du 17 octobre 2018 approuvant la convention de financement des études d'Avant-Projet d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D ;

**VU** le budget de la région Île-de-France pour l'année 2019 ;

**VU** l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

**VU** l'avis de la commission des finances ;

**VU** le rapport n° CP 2019-426 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-

France ;

Après en avoir délibéré,

**Article 1 :**

Décide de participer au financement du projet « RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MING – Premiers PRO » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **2 450 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **2 450 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2019.

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

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

**Article 2 :**

Décide de participer au financement du projet « RERD – Adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG – Etudes Projet et travaux » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **4 681 600 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **4 681 600 €** 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 2019.

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

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11104 « Schéma Directeur – RER D ».

**Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien P – Électrification de la ligne Paris – La Ferté Milon – études de schéma de principe complémentaires » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **525 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **525 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2019.

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

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11115 « Schéma de secteurs Transilien – Ligne P ».

**Article 4 :**

Décide de participer au financement du projet « RER C et Transilien lignes U et P - Adaptations pour l'arrivée du Z2N NG - Études de faisabilité » 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 **700 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **700 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2019.

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

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11103 « Schéma directeur du RER C »

**Article 5 :**

Autorise la présidente de la région Île-de-France à signer « Nexteo RER B/D – avenant n°1 à la convention relative aux études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et RER D » joint en annexe 2. L'avenant est sans incidence budgétaire pour la Région.

**Article 6 :**

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 01-16 du 21 janvier 2016.

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

**VALÉRIE PÉCRESSÉ**





## **ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION**

## **Annexe 1 : Fiches projet**

**DOSSIER N° 19007561 - RER C et TRANSILIEN U et P - Adaptations pour l'arrivée du Z2N NG - Etudes de faisabilité**

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

**Imputation budgétaire** : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable                        | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 1 000 000,00 € HT                     | 70,00 %             | 700 000,00 €                  |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 700 000,00 €                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU  
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Patrick JEANTET, PRESIDENT

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour conduire les études préliminaires concernant les adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P

**Dates prévisionnelles** : 17 octobre 2019 - 31 décembre 2024

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). En 2026 les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovations seront nécessaires pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2028 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'investiguer l'infrastructure et d'objectiver les adaptations nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à ce déploiement de nouveau matériel roulant.

L'objectif est de conduire les études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures de SNCF Réseau (objet de la présente convention) qui permettront d'orienter les caractéristiques du matériel roulant.

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 de faisabilité sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 par:

- l'Etat (30%)
- la Région (70%)

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b>   |              |         |
|-----------------------|--------------|---------|
| Libellé               | Montant      | %       |
| Etudes de faisabilité | 1 000 000,00 | 100,00% |
| Total                 | 1 000 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b> |              |         |
|---------------------|--------------|---------|
| Libellé             | Montant      | %       |
| Etat (en cours)     | 300 000,00   | 30,00%  |
| Région              | 700 000,00   | 70,00%  |
| Total               | 1 000 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 19007563 - RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MING – Premiers PRO**

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

**Imputation budgétaire** : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable                        | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 3 001 000,00 € HT                     | 70,00 %             | 2 100 700,00 €                |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | <b>2 100 700,00 €</b>         |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU  
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Patrick JEANTET, PRESIDENT

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention relative aux premières études Projet pour l'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING.

**Dates prévisionnelles** : 17 octobre 2019 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil du STIF a approuvé les opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur le RER B, dont le programme d'études d'adaptation des infrastructures.

La présente convention consiste principalement à financer les premières études Projet relative aux adaptations des infrastructures SNCF nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant MING.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, 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 adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du MING sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de la convention s'élève à 3 500 000 € sur le périmètre SNCF Réseau et SNCF Mobilités répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 1 050 000 €),
- La Région à 70 % (soit 2 450 000 €).

La part totale régionale s'élève à 2 450 000 €, dont 2 100 700 € pour SNCF Réseau.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b> |              |         |
|---------------------|--------------|---------|
| Libellé             | Montant      | %       |
| MOE                 | 2 165 000,00 | 72,14%  |
| MOA                 | 655 000,00   | 21,83%  |
| PAI                 | 181 000,00   | 6,03%   |
| Total               | 3 001 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>           |              |         |
|-------------------------------|--------------|---------|
| Libellé                       | Montant      | %       |
| Etat (en cours d'attribution) | 900 300,00   | 30,00%  |
| RIF                           | 2 100 700,00 | 70,00%  |
| Total                         | 3 001 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 19007566 - RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MING – Premiers PRO**

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

**Imputation budgétaire** : 908-811-2041713-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

| <b>Libellé base subventionnable</b>                 | <b>Montant base subventionnable</b>   | <b>Taux d'intervention</b> | <b>Montant de subvention maximum</b> |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 499 000,00 € HT                       | 70,00 %                    | 349 300,00 €                         |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                            | <b>349 300,00 €</b>                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF MOBILITES

Adresse administrative : DIRECTION TRANSILIEEN  
93210 SAINT DENIS

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Madame Séverine LEPERE, DIRECTRICE D'EXPLOITATION  
TRANSILIEEN

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention relative aux premières études Projet pour l'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING.

**Dates prévisionnelles** : 17 octobre 2019 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil du STIF a approuvé les opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur le RER B dont le programme d'études d'adaptation des infrastructures.

La présente convention consiste principalement à financer les premières études Projet relative aux adaptations des infrastructures SNCF nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant MING.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, 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 adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du MING sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de la convention s'élève à 3 500 000 € sur le périmètre SNCF Réseau et SNCF Mobilités répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 1 050 000 €),
- La Région à 70 % (soit 2 450 000 €).

La part totale régionale s'élève à 2 450 000 €, dont 349 300 € pour SNCF Mobilités.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b>                       |            |         |
|-------------------------------------------|------------|---------|
| Libellé                                   | Montant    | %       |
| MOE (SNCF M - futurs Gares et connexions) | 319 000,00 | 63,93%  |
| MOA (SNCF M - futur gare et connexions)   | 132 000,00 | 26,45%  |
| MOE                                       | 40 000,00  | 8,02%   |
| MOA                                       | 8 000,00   | 1,60%   |
| Total                                     | 499 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>           |            |         |
|-------------------------------|------------|---------|
| Libellé                       | Montant    | %       |
| Etat (en cours d'attribution) | 149 700,00 | 30,00%  |
| RIF                           | 349 300,00 | 70,00%  |
| Total                         | 499 000,00 | 100,00% |



**DOSSIER N° 19008114 - RER D - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES RATP POUR LE  
DEPLOIEMENT DU RER NG - ETUDES PROJET ET TRAVAUX**

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

**Imputation budgétaire** : 908-811-2041783-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable                        | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 6 688 000,00 € HT                     | 70,00 %             | 4 681 600,00 €                |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 4 681 600,00 €                |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES  
TRANSPORTS PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS CEDEX 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention relative aux études Projet de l'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D

**Dates prévisionnelles** : 1 juillet 2019 - 31 décembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Afin de tenir le calendrier contraint, en lien notamment avec le déploiement du futur matériel roulant NG, le maître d'ouvrage a dû débiter les études dès le 1er juillet 2019.

**Description :**

Le STIF a approuvé le 13 juillet 2016 un programme très ambitieux de renouvellement et de rénovation du matériel roulant Transilien sur le fondement des propositions du groupe SNCF, dont le RER NG sur le RER D. Les trains du RER D circulent sur les infrastructures RATP situées entre Châtelet-les-halles et Gare du Nord.

A ce titre, l'adaptation des infrastructures RATP (mise en conformité, hauteur des quais et du gabarit, adaptation des ERP aux flux de voyageurs, ventilation tunnel, etc.) doit être réalisée pour le déploiement du RER NG.

La présente convention permet de financer les études Projet.

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 :**

L'opération globale est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 à hauteur de 6 688 000 €, selon la clé de répartition suivante:

- Etat à 30 %, soit 2 006 400 €,
- Région à 70%, soit 4 681 600 €.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER D

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b>              |              |         |
|----------------------------------|--------------|---------|
| Libellé                          | Montant      | %       |
| Travaux de génie civil           | 5 460 000,00 | 81,64%  |
| Frais de maîtrise d'oeuvre       | 347 000,00   | 5,19%   |
| Frais de maîtrise d'ouvrage      | 302 000,00   | 4,52%   |
| Provision pour aléas et imprévus | 579 000,00   | 8,66%   |
| Total                            | 6 688 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>  |              |         |
|----------------------|--------------|---------|
| Libellé              | Montant      | %       |
| Région Ile-de-France | 4 681 600,00 | 70,00%  |
| Etat (en cours)      | 2 006 400,00 | 30,00%  |
| Total                | 6 688 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 19008120 - LIGNE TRANSILIE N P - ELECTRIFICATION PARIS - LA FERTE MILON -  
ETUDES DE SCHEMA DE PRINCIPE COMPLEMENTAIRES**

**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 | 700 000,00 € HT                       | 70,00 %             | 490 000,00 €                  |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 490 000,00 €                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU  
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Patrick JEANTET, PRESIDENT

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour la réalisation d'études de schéma de principe complémentaires pour l'électrification de la ligne Transilien P - Paris / La Ferté Milon.

**Dates prévisionnelles** : 17 octobre 2019 - 1 octobre 2022

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Le projet consiste à financer les études de schéma de principe complémentaires destinées à l'électrification de la ligne Transilien P - Paris - La Ferté Milon, section Le Trilport - La Ferté Milon. Ce projet permettra à terme d'exploiter cette branche de la ligne P exclusivement en rames de type Francilien.

La subvention permet de couvrir le périmètre d'intervention de SNCF Réseau.

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 :**

Le projet est cofinancé dans le cadre du CPER 2015-2020, selon la clé de répartition suivante :

- Etat : 30%,
- Région : 70 %.

**Localisation géographique :**

- SEINE ET MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne P

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b>                  |            |         |
|--------------------------------------|------------|---------|
| Libellé                              | Montant    | %       |
| Etudes d'exploitation                | 200 000,00 | 28,57%  |
| Etude infrastructure                 | 270 000,00 | 38,57%  |
| Etude socio-économique               | 100 000,00 | 14,29%  |
| Etude environnementale et procédures | 130 000,00 | 18,57%  |
| Total                                | 700 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>           |            |         |
|-------------------------------|------------|---------|
| Libellé                       | Montant    | %       |
| Etat (en cours d'attribution) | 210 000,00 | 30,00%  |
| Région                        | 490 000,00 | 70,00%  |
| Total                         | 700 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 19008123 - LIGNE TRANSILIEEN P - ELECTRIFICATION PARIS - LA FERTE MILON - ETUDES DE SCHEMA DE PRINCIPE COMPLEMENTAIRES**

**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 | 50 000,00 € HT                        | 70,00 %             | 35 000,00 €                   |
|                                                     | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | <b>35 000,00 €</b>            |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF MOBILITES

Adresse administrative : DIRECTION TRANSILIEEN  
93210 SAINT DENIS

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Madame Séverine LEPERE, DIRECTRICE D'EXPLOITATION  
TRANSILIEEN

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour la réalisation d'études de schéma de principe complémentaires pour l'électrification de la ligne Transilien P - Paris / La Ferté Milon.

**Dates prévisionnelles** : 17 octobre 2019 - 1 octobre 2022

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Le projet consiste à financer les études de schéma de principe complémentaires destinées à l'électrification de la ligne Transilien P - Paris - La Ferté Milon, section Le Trilport - La Ferté Milon. Ce projet permettra à terme d'exploiter cette branche de la ligne P exclusivement en rames de type Francilien.

La subvention permet de couvrir le périmètre d'intervention de SNCF Mobilités.

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 :**

Le projet est cofinancé dans le cadre du CPER 2015-2020, selon la clé de répartition suivante :

- Etat : 30%,
- Région : 70 %.

**Localisation géographique :**

- SEINE ET MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne P

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2019

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b> |           |         |
|---------------------|-----------|---------|
| Libellé             | Montant   | %       |
| Etudes de mobilité  | 50 000,00 | 100,00% |
| Total               | 50 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>           |           |         |
|-------------------------------|-----------|---------|
| Libellé                       | Montant   | %       |
| Etat (en cours d'attribution) | 15 000,00 | 30,00%  |
| Région                        | 35 000,00 | 70,00%  |
| Total                         | 50 000,00 | 100,00% |

## **Annexe 2 : RER B – Convention SNCF premiers PRO MING**

2019

## Schéma Directeur du Matériel Roulant RER B (déploiement du MING)

Adaptation des infrastructures  
SNCF pour le déploiement du  
Matériel Interconnecté Nouvelle  
Génération (MING)

Convention de financement relative  
aux études Projet pour l'adaptation  
des quais et des bâtiments voyageurs





## **Schéma Directeur du Matériel Roulant RER B**

**« Convention de financement relative aux premières études projet  
concernant l'adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du  
Matériel Interconnecté Nouvelle Génération (MING) »**

## SOMMAIRE

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PREAMBULE .....                                                                         | 6  |
| Article 1. Objet de la convention.....                                                  | 8  |
| Article 2. Périmètre et calendrier .....                                                | 8  |
| 2.1. Périmètre de la convention .....                                                   | 8  |
| 2.2. Délais de réalisation .....                                                        | 8  |
| Article 3. Rôles et engagements des parties.....                                        | 8  |
| 3.1. L'Autorité organisatrice.....                                                      | 8  |
| 3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....                                          | 9  |
| 3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....                                        | 9  |
| 3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....                                | 9  |
| 3.2.3. Engagement du Maître 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 |
| 3.4. Les bénéficiaires.....                                                             | 11 |
| Article 4. Modalités de financement et de paiement.....                                 | 11 |
| 4.1. Estimation du coût du projet.....                                                  | 11 |
| 4.2. Coût de réalisation détaillé .....                                                 | 11 |
| 4.3. Plan de financement .....                                                          | 12 |
| 4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....       | 12 |
| 4.4.1. Versement d'acomptes .....                                                       | 12 |
| 4.4.2. Versement du solde .....                                                         | 13 |
| 4.4.3. Paiement.....                                                                    | 13 |
| 4.4.4. Bénéficiaire et domiciliation.....                                               | 14 |
| 4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....        | 15 |
| 4.6. Comptabilité du Bénéficiaire .....                                                 | 15 |
| Article 5. Modalités de contrôle .....                                                  | 15 |
| 5.1. Par les financeurs.....                                                            | 15 |
| 5.2. Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.....                                | 16 |
| 5.3. Intervention d'experts.....                                                        | 16 |
| Article 6. Gestion des écarts.....                                                      | 16 |
| 6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....      | 16 |
| 6.2. Dispositions en cas de modification des délais .....                               | 17 |
| Article 7. Organisation et suivi de la présente convention .....                        | 17 |
| 7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).....                        | 17 |
| 7.2. Comité des financeurs.....                                                         | 18 |
| 7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....                                | 19 |
| 7.4. Suivi de la communication institutionnelle .....                                   | 19 |
| Article 8. Modification des avant-projets .....                                         | 19 |
| Article 9. Propriété, communication et diffusion des études .....                       | 20 |
| Article 10. Dispositions générales.....                                                 | 21 |
| 10.1. Modification de la convention .....                                               | 21 |
| 10.2. Règlement des litiges.....                                                        | 21 |
| 10.3. Résiliation de la convention .....                                                | 21 |
| 10.4. Date d'effet et durée de la convention.....                                       | 21 |
| 10.5. Mesures d'ordre.....                                                              | 22 |
| Annexes.....                                                                            | 24 |

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2019-426 de la commission permanente du conseil régional en date du 17 octobre 2019,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est situé au 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93418 La Plaine St Denis, représenté par M. Guillaume MARBACH, directeur général adjoint Île de France, dûment habilité à signer la présente convention,

**Ci-après désigné « SNCF Réseau »**

- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 9 rue Jean-Philippe Rameau, représentée par M. Jacques PEYNOT, Directeur des gares d'Île-de-France, dûment habilité à signer la présente convention,

**Ci-après désigné « SNCF Mobilités »**

Ci-après désignée 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°2019/ en date du 11 décembre 2019,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)** », « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AO** »,

## Visas

---

- Vu** le code des transports,
- Vu** le code général des collectivités territoriales,
- Vu** le code de l'environnement,
- Vu** le code de la commande publique,
- Vu** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire
- Vu** le décret 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France,
- Vu** le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités
- Vu** le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau
- Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015,
- Vu** la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,
- Vu** la délibération cadre n° CR 123-16 du conseil régional du 15 décembre 2016 approuvant la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020,
- Vu** la délibération de la commission permanente n°2017-383 du 20 septembre 2017 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement des études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B – études d'avant-projet (dites AVP),
- Vu** la délibération n° 2017/631 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du MING sur le RER B – études d'avant-projet (dites AVP),
- Vu** la délibération n°2018/540 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 approuvant les études préliminaires relatives à l'adaptation des infrastructures RATP et SNCF du RER B du RER B pour le déploiement du MING,
- Vu** la délibération de la commission permanente n° CP2019-426 du 17 octobre 2019 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention,
- Vu** la délibération n° 2019/ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 décembre 2019 approuvant la présente convention,

**Il est convenu ce qui suit :**

**DEFINITIONS**

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures SNCF pour le déploiement du MING, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

**PREAMBULE**

**Présentation du contexte**

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

Cette délibération approuve :

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

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF au déploiement du nouveau matériel roulant dit MING. Elle permet d'engager les premières études PRO.

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

- « Mises aux normes Gabarit » : mise aux normes des quais (cotes H et L) et déplacement des obstacles au gabarit bas
- Rehaussement des quais de « secours »
- Adaptation du dénivelé, au niveau du bâtiment voyageurs (BV), lorsque celui-ci jouxte le quai de « secours » rehaussé
- « Signalisation » : paramétrage KCVP, déplacement de signaux et de points d'arrêt et adaptation de l'EAS (équipement agent seul)

- « Adaptations autres infrastructures » : adaptation des IFTE sur voies de service et autres travaux identifiés (Ouvrages d'art, talus, stabilité de la plateforme...)

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

La présente convention concerne les études Projet relatives aux modifications des quais et adaptations des bâtiments voyageurs nécessaires au déploiement du MING sur la ligne B du RER. Les études Projet relatives aux adaptations de signalisation et aux autres adaptations d'infrastructure feront l'objet d'autres conventions de financement

Cette convention fait suite à la convention de financement relative aux études d'avant-projet concernant l'adaptation des infrastructures du RER B pour le déploiement du MING votée par délibération n° CP 2017-383 du 20 septembre 2017 et approuvée par le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 3 octobre 2017.

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

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

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

Les Parties ont connaissance que l'article. 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 une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.

Les Parties reconnaissent d'ores et déjà, 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 Réseau pris au titre de la présente convention sur le périmètre des actifs SNCF Réseau en gare ayant vocation à être transférés à la future filiale (quais, grandes halles voyageurs, passerelles et souterrains),
- de SNCF Mobilités pris au titre de la présente convention sur le périmètre des actifs SNCF Mobilités en gare ayant vocation à être transférés à la future filiale

seront transférés, à compter du 1er janvier 2020, à la filiale ainsi constituée de SNCF Réseau.

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études concernant l'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MING.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études Projet de l'Opération présentées à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du Projet,
- de définir les documents à remettre aux Parties.

Pour mémoire : pour toute décision antérieure à juillet 2017, il est fait mention du STIF. Pour toute décision à partir de juillet 2017, il est fait mention du Syndicat des Transports d'Île-de-France dont le nom d'usage est Île-de-France Mobilités.

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

**« SDMR Ligne B (déploiement du MING) – convention de financement relative aux études projets pour l'adaptation des quais et des bâtiments voyageurs »**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**

### **2.1. Périmètre de la convention**

La présente convention porte sur les premières études projets (PRO) relatives à l'adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du MING, principalement sur l'adaptation des quais :

- La mise aux normes du gabarit : mise aux normes des quais (cotes H et L) et déplacement des obstacles au gabarit bas
- Le rehaussement des quais de secours qui le nécessitent
- L'adaptation du dénivelé, au niveau du bâtiment voyageurs (BV), lorsque celui-ci jouxte le quai de « secours » rehaussé (cas des gares d'Aulnay-sous-Bois, Sevran-Livry et Mitry-Claye)
- Le maintien en condition opérationnelle de l'équipement agent seul (EAS) présent sur les quais (l'EAS doit être maintenu en état de fonctionnement après rehaussement des quais pour le MING, et ce jusqu'à extinction des rames circulant actuellement).

### **2.2. Délais de réalisation**

La date de fin des études, objet de la présente convention, est prévue à 48 mois, après la date de notification de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les plannings prévisionnels du projet sont joints en annexe 3 de la présente convention.

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, le Syndicat des Transports d'Île-de-France 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, le Syndicat des Transports d'Île de France suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**

#### **3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage**

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Réseau, Maître d'ouvrage, 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 qui seront approuvés par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Ce rôle de maître d'ouvrage pourrait être réaffecté à la future filiale de SNCF Réseau (SNCF Gares & Connexions) au vu de la réforme ferroviaire à venir.

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Mobilités est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

Les Maîtres d'ouvrage ont convenu de désigner SNCF Réseau comme Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage (ci-après « le coordonnateur des Maîtres d'ouvrage »). Ce rôle de coordination pourrait être amené à être réaffecté à la future filiale de SNCF Réseau (SNCF Gares & Connexions) au vu de la réforme ferroviaire à venir.

L'organigramme de l'opération est en annexe 1.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

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

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes des Avant-projets pour les opérations mentionnées au 2.1 qui seront validés par le conseil d'Administration d'Île de France Mobilités et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

#### **3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage**

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



Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île de France Mobilité exprimé en euros constants.

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

Les maîtres d'ouvrages s'engagent sur la réalisation de l'Opération, objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 de la présente convention.

#### **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 de l'opération. A cette fin, il est chargé de :

- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents Maîtres d'ouvrage ;
- rassembler les informations obtenues auprès des Maîtres d'ouvrage de l'Opération ;
- formaliser et susciter les échanges réguliers entre les Maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les Maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. Article 7 de la présente convention) ;
- coordonner le travail de rédaction des documents communs et de les transmettre le cas échéant Île de France Mobilité;
- organiser les processus d'échanges avec Île de France Mobilité et les financeurs permettant d'assurer un partage continu des éléments de choix du projet, conformément à l'Article 7 de la présente convention ;
- être le rapporteur des Maîtres d'ouvrage devant les différents comités de suivi (Cf. article 7 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 des études et travaux, objet de la présente convention s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant total de **3 500 000 € courants** réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat (30 %);
- La Région Île-de-France (70 %).

#### **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 études, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visées à l'annexe 2.

### **3.4. Les bénéficiaires**

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Île-de-France et ci-après désigné « les bénéficiaires ».

L'intégralité des aménagements à réaliser par SNCF Réseau dans le cadre de la présente convention portant sur des actifs ayant vocation à être transférés à la future filiale SNCF Gares & Connexions, les bénéficiaires des financements pourraient être amenés à évoluer au vu de la future réforme ferroviaire.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût du projet**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'opération objet de la présente convention est évalué à **3 500 000 € courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée sur la base du rendu partiel Avant-Projet sur l'adaptation des quais et bâtiments voyageurs, complété par une analyse des risques et estimation financière des risques.

### **4.2. Coût de réalisation détaillé**

L'estimation en euros courants HT, fourni par les maîtres d'ouvrage, des postes nécessaires pour mener à bien l'opération est la suivante :

| <b>Premières études PRO</b>                                            |                         |                                              |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------|
| <b>Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du MING</b> |                         |                                              |
| <b>Maître d'ouvrage</b>                                                | <b>Poste de dépense</b> | <b>Estimation des Coûts en € HT courants</b> |
| SNCF Réseau (futurs actifs Gares et Connexions)                        | MOE                     | 2 165 000                                    |
|                                                                        | MOA                     | 655 000                                      |
|                                                                        | PAI                     | 181 000                                      |
| SNCF Mobilités (futurs actifs Gares et connexions)                     | MOE                     | 319 000                                      |
|                                                                        | MOA                     | 132 000                                      |
| SNCF Mobilités                                                         | MOE                     | 40 000                                       |
|                                                                        | MOA                     | 8 000                                        |
| <b>TOTAL</b>                                                           |                         | <b>3 500 000 €</b>                           |

répartition indicative peut évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses pour chaque maître d'ouvrage et, pour chaque lot, dans le respect de l'enveloppe globale définie respectivement pour chacun des lots dans l'AVP correspondant.

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

#### **4.3. Plan de financement**

Les études, objet de la présente convention, sont financées sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des études de la présente convention est établi en euros courants HT et défini comme suit :

| <b>Adaptation des infrastructures SNCF au déploiement du MING</b> |                       |                         |                         |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>Premières études de Projet</b>                                 |                       |                         |                         |
| <b>Plan de financement</b>                                        |                       |                         |                         |
| <b>Montant € courants HT et %</b>                                 |                       |                         |                         |
| <b>Périmètre</b>                                                  | <b>Etat<br/>(30%)</b> | <b>Région<br/>(70%)</b> | <b>Total<br/>(100%)</b> |
| <b>SNCF Réseau</b>                                                | 900 300               | 2 100 700               | 3 001 000               |
| <b>SNCF Mobilités</b>                                             | 149 700               | 349 300                 | 499 000                 |
| <b>Total</b>                                                      | <b>1 050 000</b>      | <b>2 450 000</b>        | <b>3 500 000</b>        |

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

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage par financeur.

A cette fin, les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'0 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Pour l'Etat, les états d'acompte seront établis en euros courants.

Pour la Région, les états d'acompte seront établis en euros courants.

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées
- la demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3. Un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

**c- Plafonnement des acomptes**

S'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020, et par dérogation au règlement budgétaire et financier de la Région Île de France. Les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale globale sur le Projet. Si au moins une convention est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

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

**4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1, signés par le représentant légal ou le représentant dûment habilité de SNCF Réseau ou SNCF Mobilités. 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 et en euros constants CE des dossiers d'avant-projet qui seront validés par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

**4.4.3. Paiement**

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

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

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.

#### **4.4.4. Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

**BANQUE DE FRANCE**  
EUROSISTÈME

RC PARIS B 552049447  
Relevé d'Identité Bancaire

---

**TITULAIRE :**  
SNCF MOBILITES ENC RHT GARES CXION  
**DOMICILIATION :**  
DGO DSB SEGPS - 2310  
31 RUE CROIX DES PETITS-CHAMPS  
PARIS 1ER

---

Identification nationale (RIB)

| Code Banque | Code Guichet | N° Compte   | Clé RIB |
|-------------|--------------|-------------|---------|
| 30001       | 00064        | 00000062471 | 31      |

---

Identification internationale  
IBAN : FR7630001000640000006247131  
Identification Swift de la BDF (BIC) : BDFEFRPPXXX

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

|                             | Adresse de facturation                    | Nom du service                  | Fonction<br>Téléphone / courriel                                    |
|-----------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>Etat</b>                 | DRIEA<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS | SpoT / CBSF                     | Tél : 01 40 61 86 60<br>spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr |
| <b>Région Île-de-France</b> | REGION ÎLE-DE-FRANCE<br>2 rue Simone VEIL | Pôle finance<br>Direction de la | Alexa GUENA-ANDERSSON,<br>Pôle finance –                            |

|                       |                                                                                                                   |                                                           |                                                                               |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                       | 93 400 Saint-Ouen                                                                                                 | comptabilité                                              | Direction de la comptabilité                                                  |
| <b>SNCF Réseau</b>    | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe<br>RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS<br>CEDEX<br>France | Service Trésorerie<br>Groupe - Unité Credit<br>Management | Patricia LANGELEZ<br>patricia.langelez@reseau.sncf.fr<br>Tél : 01 85 57 96 70 |
| <b>SNCF Mobilités</b> | SNCF –Direction des Gares<br>d'Île-de-France<br>Campus Rimbaud<br>10 rue Camille MOKE<br>93212 Saint DENIS        | Département<br>Stratégie et Finances                      | philippe.martin4@sncf.fr<br>Tél :01 85 56 12 21                               |

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

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

Le projet a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de Projet, celle-ci demeure donc valable jusqu'à l'achèvement du projet si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

En tout état de cause, le versement du solde de cette subvention devra être demandé à la Région, au plus quatre (4) ans après la date de fin des travaux figurant sur l'échéancier des travaux annexé à la présente convention, le cas échéant actualisé lors d'un comité ad hoc. Au-delà, la Région se réserve le droit de considérer que le projet est achevé au sens de l'article 10 de son règlement budgétaire et financier ; en conséquence de quoi elle interromprait définitivement ses versements.

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs et l'AO de toute autre participation financière attribuée en cours d'exécution de la présente convention et relative à l'objet de cette dernière.

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE**

#### **5.1. Par les financeurs**

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

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

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

## **5.2. Par Île-de-France Mobilités**

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

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.1.

## **5.3. Intervention d'experts**

Sur proposition de l'Autorité Organisatrice ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et de l'Autorité Organisatrice, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'Autorité Organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'Opération sous réserve de l'accord du chef de Projet, qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives relatives à l'Opération. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**

#### **En cas d'économies**

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

#### **En cas de dépassement du coût d'objectif**

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

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 7.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu dans les études AVP.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant à la présente convention. Les

maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif.

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

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

## **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

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

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

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

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

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

### **7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).**

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

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

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

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

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

Le suivi du Projet s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation du Projet (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,



- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux 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'EAT,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).
- 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.

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements, et de l'EAT (sur la base des études préliminaires d'agissant des lots dont les AVP n'ont pas encore été validés). Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2018 pour toute la période de réalisation.

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

3/ La communication autour du Projet :

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

**7.2. Comité des financeurs**

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

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'Article 6 et à l'Article 8 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

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

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

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

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

### **7.4. Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées des Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à

un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'opération, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Il pourra donner 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 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention «**SDMR Ligne B (déploiement du MING) – convention de financement relative aux études projets pour l'adaptation des quais et des bâtiments voyageurs**».

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

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des résultats d'études.

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **10.1. Modification de la convention**

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

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

### **10.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

### **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.

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la Région Île-de-France approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, la présente convention expire :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5.

**10.5. Mesures d'ordre**

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

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



## **Annexes**

**Annexe 1 : Organigramme de l’opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**

**Annexe 3 : Calendrier**

**ANNEXE 1**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

Maître d'ouvrage :

Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR  
Stéphane LEPRINCE

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES**

Maître d'ouvrage pour les aménagements du transporteur Transilien :

Direction de la Stratégie, innovation et développement  
Département Investissement – Développement  
Ghislain GOULLET de RUGY

Maître d'ouvrage sur le périmètre des actifs en gare :

Direction des Gares Île de France  
Carole HEVIN-DESFOSSÉS



**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel**

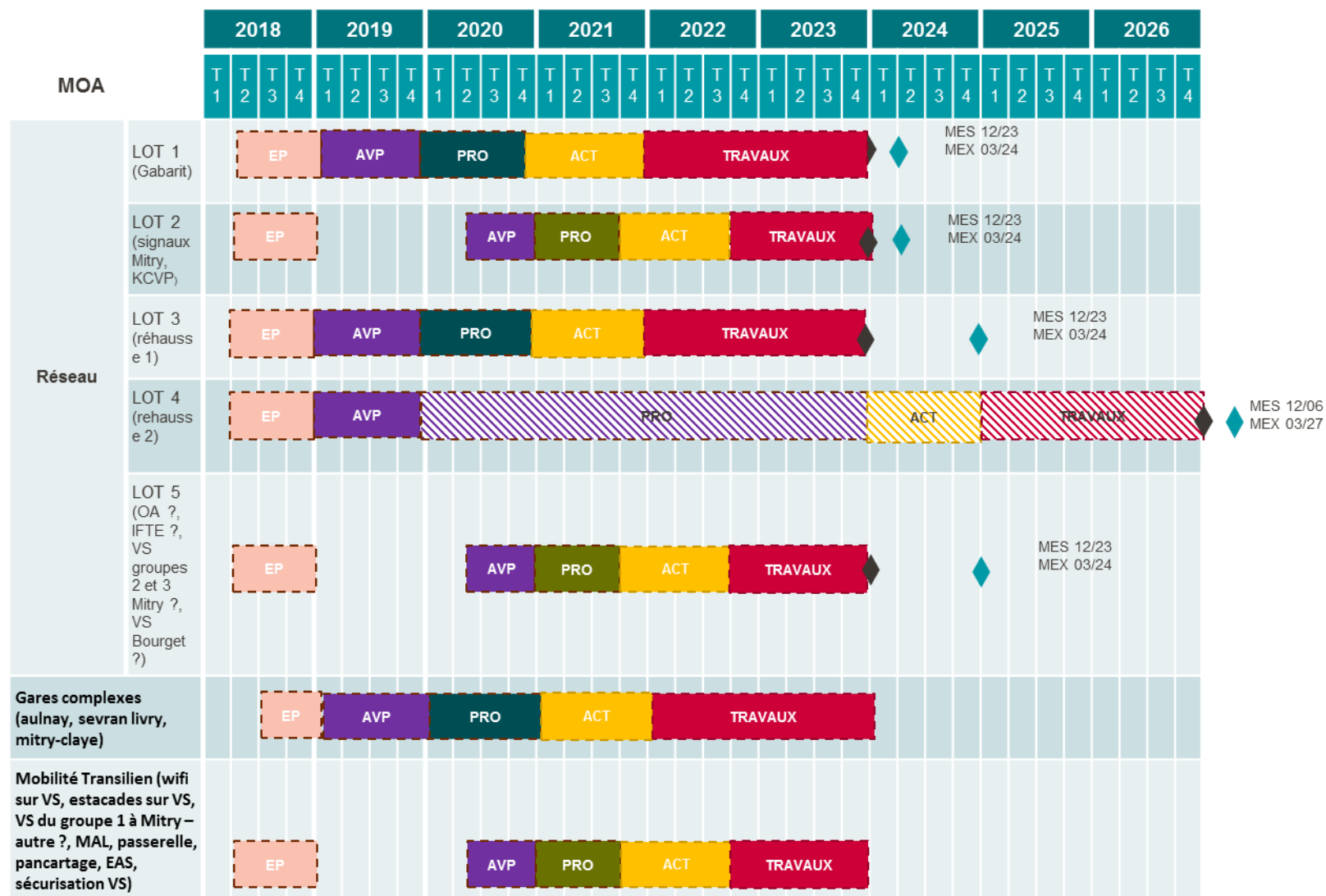
**ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN K€**

| € HT courants | 2019     | 2020             | 2021             | 2022             | 2023             | 2024             | 2025             | 2026            | Total              |
|---------------|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| Etat          | 0        | 90 030 €         | 180 060 €        | 180 060 €        | 180 060 €        | 180 060 €        | 63 021 €         | 27 009 €        | 900 300 €          |
| Région        | 0        | 210 070 €        | 420 140 €        | 420 140 €        | 420 140 €        | 420 140 €        | 147 049 €        | 63 021 €        | 2 100 700 €        |
| <b>Total</b>  | <b>0</b> | <b>300 100 €</b> | <b>600 200 €</b> | <b>600 200 €</b> | <b>600 200 €</b> | <b>600 200 €</b> | <b>210 070 €</b> | <b>90 030 €</b> | <b>3 001 000 €</b> |

**ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF MOBILITES EN K€**

| € HT courants | 2019       | 2020            | 2021            | 2022            | 2023            | 2024            | 2025            | 2026            | Total            |
|---------------|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Etat          | 0 €        | 14 970 €        | 29 940 €        | 29 940 €        | 29 940 €        | 29 940 €        | 10 479 €        | 4 491 €         | 149 700 €        |
| Région        | 0 €        | 34 930 €        | 69 860 €        | 69 860 €        | 69 860 €        | 69 860 €        | 24 451 €        | 10 479 €        | 349 300 €        |
| <b>Total</b>  | <b>0 €</b> | <b>49 900 €</b> | <b>99 800 €</b> | <b>99 800 €</b> | <b>99 800 €</b> | <b>99 800 €</b> | <b>34 930 €</b> | <b>14 970 €</b> | <b>499 000 €</b> |

**ANNEXE 3**  
**Calendrier indicatif**



## **RER D – Convention RATP études Projet et travaux RER NG**

2019

---

## Ligne D du RER

### Convention de financement

Adaptation des infrastructures RATP pour le  
déploiement du RER NG – Phase 1

Etudes Projet et premiers travaux (PRO-REA)



Ligne D du RER

---

**«Convention de financement relative aux études Projet et travaux  
d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le  
RER D – phase 1»**

SOMMAIRE

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PREAMBULE .....                                                                    | 6  |
| Article 1. Objet de la convention.....                                             | 8  |
| 1.1. Périmètre de la convention .....                                              | 8  |
| 1.2. Délai de réalisation de l'opération .....                                     | 9  |
| Article 2. Rôles et engagements des parties.....                                   | 9  |
| 2.1. L'Autorité organisatrice.....                                                 | 9  |
| 2.2. La maîtrise d'ouvrage.....                                                    | 9  |
| 2.2.1. Identification et périmètre du Maître d'ouvrage.....                        | 9  |
| 2.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage .....                                        | 10 |
| 2.3. Les financeurs .....                                                          | 10 |
| 2.3.1. Identification.....                                                         | 10 |
| 2.3.2. Engagements.....                                                            | 10 |
| Article 3. Modalités de financement et de paiement.....                            | 10 |
| 3.1. Estimation du coût de l'opération.....                                        | 10 |
| 3.1.1. Coût de réalisation détaillé de la présente convention .....                | 10 |
| 3.1.2. Modalités d'actualisation .....                                             | 11 |
| 3.2. Plan de financement .....                                                     | 11 |
| 3.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....  | 12 |
| 3.3.1. Versement d'acomptes .....                                                  | 12 |
| 3.3.2. Versement du solde .....                                                    | 12 |
| 3.3.3. Paiement.....                                                               | 13 |
| 3.3.4. Bénéficiaire et domiciliation.....                                          | 13 |
| 3.4. Caducité des subventions.....                                                 | 14 |
| 3.4.1. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région..... | 14 |
| 3.5. Comptabilité du Bénéficiaire .....                                            | 14 |
| Article 4. Modalités de contrôle .....                                             | 14 |
| 4.1. Par les financeurs.....                                                       | 14 |
| 4.2. Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.....                           | 14 |
| 4.3. Intervention d'experts.....                                                   | 15 |
| Article 5. Gestion des écarts.....                                                 | 15 |
| 5.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet..... | 15 |
| 5.2. Dispositions en cas de modification des délais .....                          | 15 |
| Article 6. Organisation et suivi de la présente convention .....                   | 16 |
| 6.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) .....                  | 16 |
| 6.2. Comité des financeurs.....                                                    | 17 |
| 6.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....                           | 17 |
| 6.4. Suivi de la communication institutionnelle .....                              | 18 |
| Article 7. Modification de l'avant-projet .....                                    | 18 |
| Article 8. Audit.....                                                              | 19 |
| Article 9. Bilan de l'opération .....                                              | 19 |
| ARTICLE 11. Dispositions générales .....                                           | 20 |
| 11.1. Modification de la convention .....                                          | 20 |
| 11.2. Règlement des litiges.....                                                   | 20 |
| 11.3. Résiliation de la convention .....                                           | 20 |
| 11.4. Date d'effet et durée de la convention.....                                  | 21 |
| 11.5. Mesures d'ordre.....                                                         | 21 |
| Annexes.....                                                                       | 23 |

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_ ,

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

**En deuxième lieu,**

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9<sup>ème</sup>, 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** » ou « **l'autorité organisatrice de la mobilité** ».

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





## **Il est convenu ce qui suit :**

### **DEFINITIONS**

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à l'Adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement des trains RER NG sur la ligne D du RER.

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

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

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

### **PREAMBULE**

Conformément au Schéma Directeur du Matériel Roulant, Île-de-France Mobilités a prévu le renouvellement complet du parc de matériel roulant du RER D à partir de 2021 et jusqu'en 2026 afin de répondre aux enjeux de modernisation et d'évolution capacitaire de la ligne. Ce matériel roulant, dit de nouvelle génération, est nommé RER NG.

Les premiers déploiements débuteront en 2021 à partir du sud du RER D jusqu'aux quais de Gare de Lyon.

L'exploitation des trains de la ligne D sur le système de transport public guidé exploité par la RATP (entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord) intervient dans un second temps (mi-2022).

Le déploiement, à partir de 2021 d'un nouveau matériel roulant (RER NG), enrichi de nouvelles fonctionnalités et plus capacitaire que les actuels trains Z2N, sous-entend la prise en compte de caractéristiques (gabarit, puissance, poids...) plus contraignantes.

L'adaptation des infrastructures RATP de la ligne D du RER au nouveau matériel roulant RER NG est donc réalisée sur plusieurs axes :

- L'axe Gabarit : Il s'agit d'adapter les quais en fonction du gabarit FR3.31 du RER NG,
- L'axe adaptation des quais : Dans la présente phase, il s'agit d'adapter la hauteur des quais aux portes UFR du nouveau matériel RER NG et de permettre le déploiement des combles lacunes relatif à la « mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite »,
- L'axe renforcement de l'alimentation électrique : Il s'agit de renforcer les installations électriques (circuits positifs et négatifs) pour assurer un niveau d'alimentation électrique adapté à la puissance et au besoin énergétique du RER NG afin de ne pas limiter ses performances et d'éviter tout risque d'échauffement de la caténaire,
- L'axe thermique : Il s'agit d'analyser l'impact du RER NG sur la ventilation des tunnels et gare (aéraulique et température),
- L'axe maintien de la sécurité et des conditions d'évacuation des gares : Le RER NG sera plus capacitaire, il transportera donc plus de voyageurs qui transiteront dans les gares. Ceci nécessite de mettre en place des mesures pour conserver le temps maximum d'évacuation et le niveau de sécurité.

Des études préliminaires ont donc été initiées en 2017 et les études d'Avant-Projet ont été financées dès octobre 2018.

Ces études ont porté sur les infrastructures RATP, qui concernent :

- Le linéaire du tunnel allant du sud de Châtelet-les-Halles jusqu'au sud de la Gare du Nord ;
- Les deux ERP de Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon.

Les objectifs des études Projet et travaux d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D – phase 1, objet de la présente convention, consistent :

- Au dégagement du gabarit au niveau des nez de quais de Châtelet-les-Halles,
- A l'adaptation altimétrique partielle (zone UFR) des quais de Châtelet-les-Halles,
- A l'installation de balises et lecteurs pour rendre possible le déploiement des combles lacunes au niveau des portes UFR,
- Au renforcement des installations d'alimentation électrique,
- A l'analyse de l'impact sur la ventilation des tunnels en gare (aéraulique et température).

Les thématiques suivantes, en cours d'études d'Avant-Projet, feront l'objet de la remise d'un AVP phase 2 et d'une convention de financement distincte pour engager les études PRO et travaux-phase 2 :

- Mise en œuvre de mesures permettant de ne pas dégrader les Temps Maximums d'Evacuation (TME) en gare pour les ERP Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon.

Pour rappel, le coût global du Projet, défini au niveau des études préliminaires est de 34,5M€ aux conditions économiques de janvier 2018. Le coût des phases PRO et REA de la phase 1, objet de la présente convention de financement est de 6,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2019.

La présente convention permet de réaliser les études Projet et travaux de la phase 1 et fait suite à la convention signée en 2018 permettant l'engagement des études d'Avant-Projet.

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

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la phase 1 des études projet et travaux d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études PRO-REA d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D – phase 1,
- de préciser les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'opération,
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

**« Ligne D du RER – Convention de financement relative aux études Projet et travaux d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG – Phase 1 »**

### **1.1. Périmètre de la convention**

La présente convention porte sur les études projet et travaux relative à la phase 1 d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG sur le RER D.

#### **1/ Rabaissement des zones UFR et dégagement du gabarit des quais de Châtelet-les-Halles consistant à :**

- rescinder les nez de quais engageant le gabarit FR3.3 supérieurs à 1,5 cm soit 170 mètres linéaires au niveau des voies V3, V4 et VZ.
- Abaisser localement les quais à hauteur de plancher du RER NG au niveau des portes UFR d'une dizaine de centimètres environ. Seuls les modes d'exploitation nominaux du RER NG des voies 3 et Z ont été pris en compte, soit 6 zones concernées

#### **2/ Renforcement de l'alimentation électrique consistant à :**

- Poser 112 connexions de répartition pour s'assurer la meilleure répartition possible du courant sur la caténaire. En effet, Le RER NG va nécessiter de forts appels de courant. Pour obtenir une bonne répartition de ce courant entre tous les éléments constituant la caténaire. Il est donc nécessaire d'installer des connexions équipotentielles à chaque portée caténaire (portion de la caténaire située entre deux suspensions ou deux poteaux caténaires).
- Créer deux Sections Élémentaires de Protection (SEP) en voie Z de Châtelet-Les-Halles pour éviter une dégradation du barreau isolant. Ces SEP ont pour objectif :
  - D'éviter le risque de rupture de la caténaire engendré par le pontage intempestif de 2 secteurs par le pantographe d'un train lorsque l'un des 2 secteurs est hors tension.
  - D'éviter les disjonctions en « cascade » du courant de traction provoquées par le fonctionnement en chaîne des dispositifs de protection sectionnement (DPS).
  - D'améliorer la sécurité et la rapidité de mise en place des consignations caténaire par l'utilisation d'une section élémentaire isolée entre 2 secteurs.

**3/ La pose de Balises et lecteurs RFID** pour permettre le déploiement des combles lacunes intégrés dans le RER NG au niveau des portes UFR. Ainsi, après avoir rencontré une EUROBALISE, en voie en amont et en aval (en tunnel) des quais, codant une hauteur différente sur le linéaire du quai, le train doit détecter et s'assurer que la porte UFR se trouve en face d'un abaissement. Ceci est signalé par la détection de lecteurs RFID sur les 6 zones d'abaissement concernées

La description détaillée de l'opération se trouve dans l'Avant-Projet (AVP) qui est approuvé par la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 octobre 2019.

### **1.2. Délai de réalisation de l'opération**

La date de fin prévisionnelle des travaux et de mise en service de l'ensemble des équipements est prévue à 33 mois, après la date de validation de l'AVP par le Conseil de Île de France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'opération est joint en annexe 1 de la présente convention.

## **ARTICLE 2. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **2.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

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

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

### **2.2. La maîtrise d'ouvrage**

#### **2.2.1. Identification et périmètre du Maître d'ouvrage**

La RATP est désignée comme « le Maître d'ouvrage » au titre de cette convention.

La responsabilité des Maîtres d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du code de la commande publique.

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

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

L'organigramme de l'Opération figure à l'annexe 2.

### **2.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif de l'opération en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2019, tel qu'il est défini dans l'AVP approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités et tel que rappelé en préambule.

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

Le maître d'ouvrage s'engage par ailleurs sur la réalisation de l'opération, objet de la présente convention, sur le respect des délais de réalisation, précisés à l'article 1.2.

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 de l'opération.

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

## **2.3. Les financeurs**

### **2.3.1. Identification**

Le financement de l'opération s'inscrit dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat (30%);
- La Région Île-de-France (70%).

### **2.3.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'Opération défini à l'article 1.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.2.

## **ARTICLE 3. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **3.1. Estimation du coût de l'opération**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **6 688 000 € courants** HT.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

#### **3.1.1. Coût de réalisation détaillé de la présente convention**

Le Maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette opération :

| <b>Etudes PRO-REA phase 1<br/>Adaptation infra pour le RERNG sur le RERD – phase 1</b> |                           |                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>Maître d'ouvrage</b>                                                                | <b>Postes de dépenses</b> | <b>Estimation des Coûts<br/>en € HT courants</b> |
| RATP                                                                                   | Travaux                   | 5 460 000                                        |
|                                                                                        | MOE                       | 347 000                                          |
|                                                                                        | MOA                       | 302 000                                          |
|                                                                                        | PAI                       | 579 000                                          |
| <b>TOTAL</b>                                                                           |                           | <b>6 688 000 €</b>                               |

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

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

### **3.1.2. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2019.

Tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01. Les coûts sont exprimés en euros constants.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants:

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

Ceci définit les coûts exprimés en euros courants conventionnels.

Le maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application des indices définitifs.

### **3.2. Plan de financement**

Les travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention, établi en euros courants HT, est défini comme suit :

| <b>Etudes PRO-REA<br/>Adaptation infra pour le RERNG sur le RERD-Phase 1<br/>Montant € courants prévisionnels HT<br/>et clés de financement</b> |             |               |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|-------------------|
|                                                                                                                                                 | <b>Etat</b> | <b>Région</b> | <b>TOTAL</b>      |
| <b>RATP</b>                                                                                                                                     | 2 006 400 € | 4 681 600 €   | <b>6 688 000€</b> |
|                                                                                                                                                 | 30 %        | 70 %          | 100%              |

### **3.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

#### **3.3.1. Versement d'acomptes**

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du Maître d'ouvrage par financeur.

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

Pour l'Etat et la Région, les états d'acompte sont établis en euros courants.

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés 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 résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.2 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte signée par le représentant dûment habilité de la RATP.

#### **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 3.1.1, 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 3.2.

#### **c- Plafonnement des acomptes**

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale globale sur l'Opération. Si au moins une convention a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

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

#### **3.3.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 3.3.1, signés par le représentant légal ou le représentant dûment habilité de la RATP. 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 et en euros constants CE 2018 calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

### **3.3.3. Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme 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 3.3.1 et 3.3.2 de la présente convention.

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

### **3.3.4. Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès de la RATP aux coordonnées suivantes :

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

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

|                      | Adresse de facturation                                         | Nom du service                                           | Fonction<br>Téléphone / courriel                                                                                                     |
|----------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Etat                 | DRIEA<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS                      | SpoT / CBSF                                              | Tél : 01 40 61 86 60<br><a href="mailto:spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr</a> |
| Région Île-de-France | REGION ÎLE-DE-FRANCE<br>2 rue Simone VEIL<br>93 400 Saint-Ouen | Pôle finances<br>Direction de la comptabilité            | Alexa GUENA-ANDERSSON,<br>Pôle finances –<br>Direction de la comptabilité                                                            |
| RATP                 | Maison de la RATP<br>Lac C42                                   | Contrôle de Gestion et Finances /<br>Contrôle de Gestion | <a href="mailto:Subvention.investissement@atp.fr">Subvention.investissement@atp.fr</a>                                               |



|  |                                             |                 |  |
|--|---------------------------------------------|-----------------|--|
|  | 54 Quai de la Râpée<br>75599 PARIS Cedex 12 | Investissements |  |
|--|---------------------------------------------|-----------------|--|

### **3.4. Caducité des subventions**

#### **3.4.1. 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 de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

### **3.5. Comptabilité du Bénéficiaire**

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs et l'AO de toute autre participation financière attribuée en cours d'exécution de la présente convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE CONTROLE**

### **4.1. 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 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.

### **4.2. Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France**

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.

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 6.1.

### **4.3. Intervention d'experts**

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

## **ARTICLE 5. GESTION DES ECARTS**

### **5.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**

Le montant total des subventions de l'opération, tel qu'indiqué à l'article 3.1 de la présente Convention constitue un plafond global.

Les écarts sont examinés en fin d'opération par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif de l'opération fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

#### **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le Maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant de l'opération, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **En cas de dépassement du coût d'objectif**

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

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 6.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 3 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

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

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

### **5.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus à l'article 1.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la

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

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

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

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

## **ARTICLE 6. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

### **6.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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

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

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

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

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

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

#### 1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

#### 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et

de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le Maître d'ouvrage,

- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'EAT,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le Maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2019 pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du Maître d'ouvrage et leur décomposition (postes CERTU), 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.

## **6.2. Comité des financeurs**

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

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

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement 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 6.1. Le Maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'Article 5 et à l'Article 7 de la présente convention seront mises en œuvre.

## **6.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

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

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

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

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

#### **6.4. Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

#### **ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 1.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

#### **ARTICLE 8. 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 Code Général des Collectivités Territoriales et aux recommandations de la Cour des Comptes.

#### **ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION**

Le Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

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

Ce bilan comportera notamment :

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

#### **ARTICLE 10. PROPRIETE ET CONFIDENTIALITE**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « **Ligne D du RER – Convention de financement relative aux études Projet et travaux d'adaptation des infrastructures RATP pour le déploiement du RER NG – Phase 1** ».

Le maître d'ouvrage transmettra sur demande aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des résultats d'études dans la limite des règles de confidentialité.

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

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

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

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

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

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

## **ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES**

### **11.1. Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.3.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **11.2. Règlement des litiges**

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

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

### **11.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

#### **11.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 4 et des stipulations des articles 8, 9 et 10 la présente convention expire :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.3.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 3.4.

#### **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.





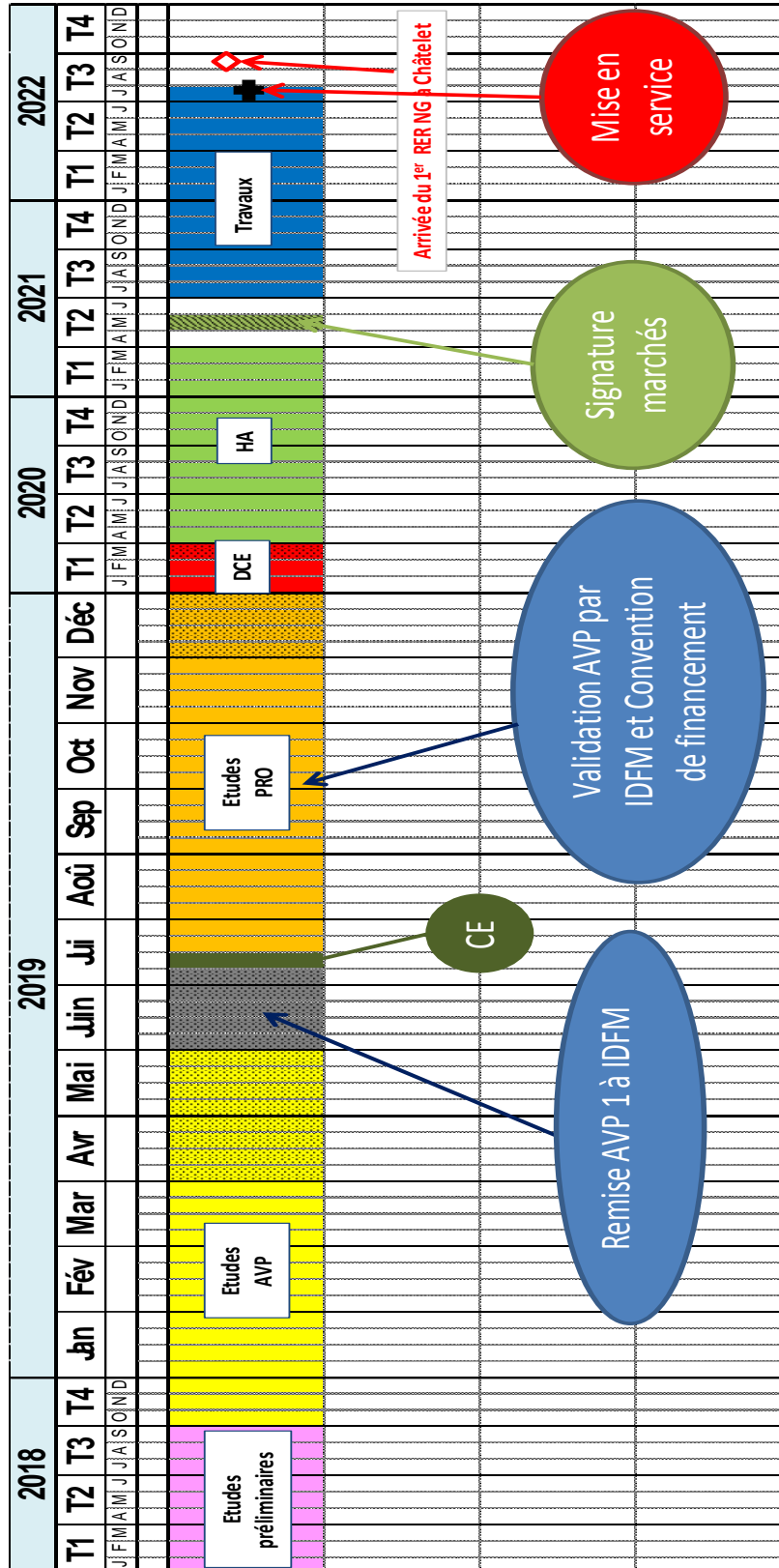
## **Annexes**

**Annexe 1 : Calendrier de l’opération**

**Annexe 2 : Organigramme de l’opération**

**Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**

ANNEXE 1  
Calendrier de l'opération



**ANNEXE 2**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

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

**ANNEXE 3**  
**Echéancier prévisionnel**

---

**ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN €**

| <b>€ HT courants</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> | <b>TOTAL</b>     |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| <b>Etat</b>          | -           | 254 850     | 312 048     | 682 755     | 579 150     | 125 424     | 52 173      | <b>2 006 400</b> |
| <b>Région</b>        | -           | 594 650     | 728 112     | 1 593 095   | 1 351 350   | 292 656     | 121 737     | <b>4 681 600</b> |

**Ligne Transilien P – convention études de schéma de principe  
complémentaires**

2019

---

## Ligne Transilien P

Convention de financement

### Electrification de la ligne Paris – La Ferté Milon

Schéma de principe complémentaire



SOMMAIRE

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Article 1. Objet de la convention .....                                            | 6  |
| Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation.....                             | 6  |
| 2.1. Périmètre de la Convention.....                                               | 6  |
| 2.2. Délais de réalisation .....                                                   | 7  |
| Article 3. Rôles et engagements des parties .....                                  | 7  |
| 3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité.....                                  | 7  |
| 3.2. Identification, périmètre et engagement des maîtres d'ouvrage .....           | 7  |
| 3.3. Identification des financeurs.....                                            | 8  |
| 3.4. Engagements des financeurs.....                                               | 8  |
| Article 4. Modalités de financement et de paiement.....                            | 8  |
| 4.1. Coûts détaillés des Maîtres d'ouvrage .....                                   | 8  |
| 4.2. Plan de financement.....                                                      | 9  |
| 4.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région ..... | 10 |
| 4.3.1. Echéanciers des appels de fonds .....                                       | 10 |
| 4.3.2. Versement d'acomptes .....                                                  | 10 |
| 4.3.3. Versement du solde .....                                                    | 11 |
| 4.3.4. Paiement.....                                                               | 11 |
| 4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation.....                                          | 11 |
| 4.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....  | 12 |
| 4.5. Comptabilité du Bénéficiaire .....                                            | 12 |
| Article 5. Modalités de contrôle .....                                             | 12 |
| 5.1. Par les financeurs.....                                                       | 12 |
| 5.2. Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.....                           | 13 |
| 5.3. Intervention d'experts .....                                                  | 13 |
| Article 6. Gestion des écarts.....                                                 | 13 |
| Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....                    | 13 |
| 7.1. Comité technique .....                                                        | 13 |
| 7.2. Comité des financeurs.....                                                    | 14 |
| 7.3. Commission de suivi .....                                                     | 14 |
| 7.4. Information des financeurs hors instances partenariales.....                  | 14 |
| 7.5. Suivi de la communication institutionnelle.....                               | 15 |
| Article 8. Propriété, communication et diffusion des études .....                  | 15 |
| Article 9. Dispositions générales.....                                             | 15 |
| 9.1. Modification de la convention .....                                           | 15 |
| 9.2. Règlement des litiges .....                                                   | 15 |
| 9.3. Résiliation de la convention .....                                            | 16 |
| 9.4. Date d'effet et durée de la convention .....                                  | 16 |
| 9.5. Mesures d'ordre .....                                                         | 16 |
| Annexes.....                                                                       | 18 |



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° CP2019-426 de la Commission permanente du conseil régional en date du 17 octobre 2019,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS B-412-280 737 N°APE 632 A, dont le siège social est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, représenté par Guillaume MARBACH, en qualité de Directeur Général IDF, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 St Denis, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de l'Activité TRANSILIEN de SNCF Mobilités, dûment habilité à signer la présente convention.

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

- **le Syndicat des Transports d'Île-de-France**, 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** », « **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°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France,

**Vu** le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités,

**Vu** le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,

**Vu** le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

**Vu** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 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 régional d'Île-de-France n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,

**Vu** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France n° 2016-220 du 1<sup>er</sup> juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est,

**Vu** la délibération de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-426 du 17 octobre 2019 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/XXX du 9 octobre 2019 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** le schéma de principe pour l'électrification de la branche Trilport – La Ferté Milon de Mai 2014,

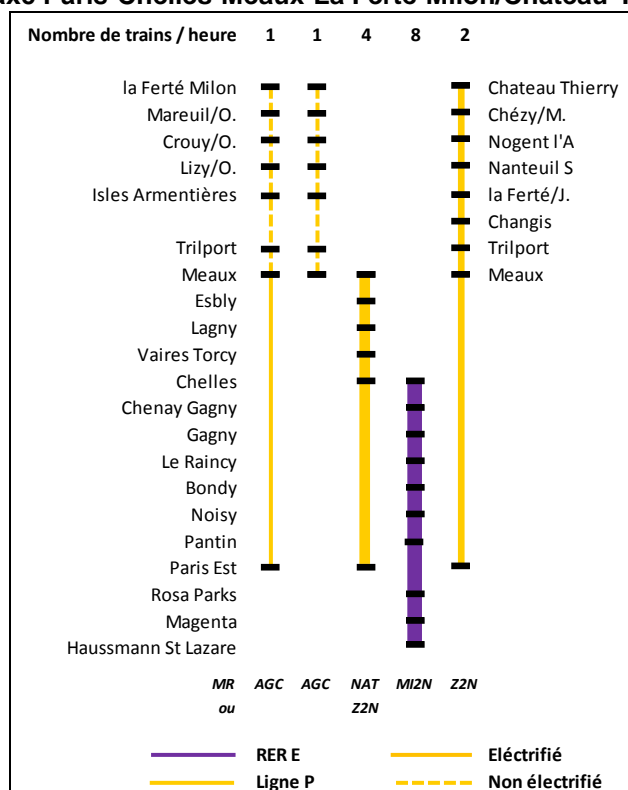
## PREAMBULE

Une des branches de la ligne P au départ de Paris Est a pour terminus La Ferté Milon, dans l'Aisne (Région Hauts-de-France).

Cette branche est aujourd'hui desservie par :

- une mission qui effectue le trajet suivant à raison d'un train par heure en heure de pointe :
  - o La Ferté Milon – Meaux en omnibus puis Meaux - Paris Est en direct ;
- une navette La Ferté Milon - Meaux en omnibus à raison d'un train par heure toute la journée.

### Schéma de l'offre sur l'axe Paris-Chelles-Meaux-La Ferté-Milon/Château-Thierry en heure de pointe



La ligne est la dernière non électrifiée en Île-de-France et les missions La Ferté Milon - Meaux - Paris Est sont assurées par des « RIB » (Rames Inox de Banlieue) tractés par des locomotives diesel BB 67400 et des « AGC » (Autorails Grande Capacité) bi-modes.

Un premier projet d'électrification a fait l'objet en 2014 d'une étude de Schéma de Principe qui concluait à l'absence de l'opportunité socio-économique du projet, notamment au regard du niveau de fréquentation de la ligne (VAN négative).

A la suite de la validation du schéma directeur des lignes E et P en 2016, le bilan socio-économique de l'opération a fait l'objet d'une mise à jour en 2017, en excluant de son périmètre les coûts de renforcement de la sous-station de Villenoy, déjà financée par ailleurs et réalisée en avance de phase en 2021. Cette actualisation du schéma de principe a conclu à un résultat neutre (VAN légèrement positive avec la méthode Etat : +7 M€ et légèrement négative avec la méthode STIF : -7M€).

Cependant, le projet étudié dans le cadre du schéma de principe de 2014 et actualisé en 2017 était basé sur une offre quasi-constante. Seule une mission Paris – Meaux était prolongée jusqu'à La Ferté Milon. L'électrification permettait d'exploiter l'axe La Ferté Milon intégralement en matériel Francilien mais n'offrait pas de capacité supplémentaire pour les missions Château-Thierry – Paris Est.

Or, les comptages de 2015 ont fait apparaître une forte augmentation de la charge des trains de la ligne P de Château Thierry entre 2010 et 2015, de l'ordre de 4% par an, se traduisant par des voyageurs debout en amont de Meaux et ce, pour un temps de parcours supérieur à 25 minutes. Aux gares de Trilport et de Meaux, le nombre de montants vers Paris a même augmenté en moyenne de 7% par an sur cette période.

La fréquentation entre La Ferté Milon et Meaux est relativement faible : 800 voyageurs montent entre 6h et 10h avant l'arrivée à Trilport, contre 4 600 montants depuis la branche de Château-Thierry. Par conséquent, les trains en provenance de Château-Thierry connaissent une charge nettement plus élevée, soit 1 200 voyageurs pour le train le plus chargé, contre 250 voyageurs pour le train le plus chargé de la branche de La Ferté Milon.

Pour les trains à destination de Paris, la charge augmente de 25% après Trilport, puis de 85% après leur passage à la gare de Meaux où d'autres trains, omnibus jusqu'à Chelles, permettent également d'accéder à Paris Est, mais avec des temps de parcours supplémentaires de 14 min.

Des comptages partiels ont été réalisés par Transilien en novembre 2018 et font à nouveau apparaître des augmentations de trafic entre 2015 et 2018. Des comptages exhaustifs des trains de la ligne P, réalisés en mai 2019 permettront d'avoir une vision plus précise de la situation.

L'augmentation constatée ces dernières années de la fréquentation des missions Château-Thierry – Paris Est et La Ferté-Milon – Paris Est, ainsi que la dégradation structurelle de la qualité de service, ont conduit Île-de-France Mobilités et la SNCF à inscrire le projet d'électrification de la section de ligne Trilport-La Ferté Milon dans le schéma directeur du RER E et de la ligne P validé en juin 2016 par le Conseil d'Administration du STIF, en intégrant l'enjeu d'amélioration de la fréquence sur l'axe Paris-Château-Thierry pour répondre à la problématique de la charge des trains

C'est pourquoi, par courrier du 14 mars 2019, la Région a sollicité l'Etat pour que SNCF Réseau et SNCF Mobilités engagent au plus vite les études préliminaires de cette opération afin d'avoir une vision claire sur le coût des travaux ainsi que sur les scénarios possibles de leur réalisation.

**Il est convenu ce qui suit :**

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La Convention a pour objet de :

- de définir les conditions et modalités de financement des études de schéma de principe complémentaire concernant le projet d'électrification de la section Trilport – La Ferté Milon sur la ligne Transilien P ;
- de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Etudes dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties ;
- de financer les études permettant de calculer la rentabilité socio-économique de ce projet.

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

**« Ligne Transilien P - Electrification de la ligne Paris - La Ferté Milon – schéma de principe complémentaire ».**

## **ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION**

### **2.1. Périmètre de la Convention**

La convention porte sur le financement des études de schéma de principe complémentaire et certaines procédures réglementaires associées :

- études d'exploitation pouvant contenir plusieurs scénarios :
  - Avec électrification de la branche La Ferté Milon,
  - Avec phasage de l'électrification de la ligne (première phase jusqu'à Lizy-sur-Ourcq),

- Avec électrification et déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS),
- Etc. ;

- tests de robustesse type DRR (document de référence du réseau) et stochastiques ;

- études d'infrastructure pour l'électrification (actualisation des études de l'ancien schéma de principe, études d'adaptation de l'infrastructure pour le déploiement du Francilien, étude de condition de réalisation des travaux) ;

- études de mobilité : étude de remisage des rames, étude d'atelier, étude exploratoire d'adaptation du matériel roulant pour l'ERTMS, etc. ;

- étude socio-économique sur un ou deux scénario(s) ;

- études environnementales : diagnostic faune / flore ;

- procédures réglementaires : concertation.

L'étude de charge des trains, exclue du périmètre de la présente convention, est considérée comme une donnée d'entrée fournie aux maîtres d'ouvrage par Île-de-France Mobilités.

La rédaction du schéma de principe sera réalisée par Île-de-France Mobilités sur la base des études incluses dans le périmètre de la présente convention.

## **2.2. Délais de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les études dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la Convention.

Le calendrier prévisionnel objet de la Convention 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, Ile-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.

Île-de-France Mobilités réalisera l'étude de la charge des trains et assurera la rédaction du Schéma de principe complémentaire.

### **3.2. Identification, périmètre et engagement des maîtres d'ouvrage**

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

SNCF Réseau coordonne les Etudes de schéma de principe complémentaire concernant le projet d'électrification de la section Trilport – La Ferté Milon sur la ligne Transilien P.

---

Les périmètres d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont les suivants :

| Etudes                                                | Maîtrise d'ouvrage |
|-------------------------------------------------------|--------------------|
| Etude d'exploitation                                  | SNCF Réseau        |
| Etudes d'infrastructure                               |                    |
| Etude socio-économique                                |                    |
| Etudes environnementales et procédures réglementaires |                    |
| Etudes de mobilité                                    | SNCF Mobilités     |

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des études, objet de la convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

### **3.3. Identification des financeurs**

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 par l'Etat et la Région au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

### **3.4. Engagements des financeurs**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du Projet défini 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**

### **4.1. Coûts détaillés des Maîtres d'ouvrage**

S'agissant des dépenses se rapportant à des études relatives à un investissement sur le réseau ferré national ou de dépenses se rapportant à des études sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités, les financements objet de la présente convention en tant que subvention d'équipement ne sont pas soumis à TVA. Par conséquent, l'ensemble des montants de la Convention sont exprimés en € hors taxe.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué à 750 000 € HT, non actualisables, non révisables.

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

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

| Nature de la dépense                               | Montant          |
|----------------------------------------------------|------------------|
| étude exploitation                                 | 200 000 €        |
| étude infrastructure                               | 270 000 €        |
| étude socio-économique                             | 100 000 €        |
| étude environnementale et procédures               | 130 000 €        |
| <b>Sous-total SNCF Réseau</b>                      | <b>700 000 €</b> |
| étude de remisage des rames, étude d'atelier, etc. | 50 000 €         |
| <b>Sous-total SNCF Mobilités</b>                   | <b>50 000 €</b>  |
| <b>TOTAL :</b>                                     | <b>750 000 €</b> |

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

#### 4.2. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit:

- **Périmètre SNCF Réseau :**

| Partenaires financiers | Montant          | Taux         |
|------------------------|------------------|--------------|
| Etat                   | 210 000 €        | 30 %         |
| Région Ile-de-France   | 490 000 €        | 70 %         |
| <b>TOTAL</b>           | <b>700 000 €</b> | <b>100 %</b> |

- **Périmètre SNCF Mobilités :**

| Partenaires financiers | Montant         | Taux         |
|------------------------|-----------------|--------------|
| Etat                   | 15 000 €        | 30 %         |
| Région Ile-de-France   | 35 000 €        | 70 %         |
| <b>TOTAL</b>           | <b>50 000 €</b> | <b>100 %</b> |

- **Plan de financement global :**

| Partenaires financiers | Montant          | Taux         |
|------------------------|------------------|--------------|
| Etat                   | 225 000 €        | 30 %         |
| Région Ile-de-France   | 525 000 €        | 70 %         |
| <b>TOTAL</b>           | <b>750 000 €</b> | <b>100 %</b> |

### **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 des maîtres d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité ad hoc, tel que défini à l'Article 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 *ad'hoc*.

#### **4.3.2. Versement d'acomptes**

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

Le Comité des Financeurs visé à l'article 7.2 est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

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 signée 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.

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

#### **4.3.3. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.3.2. signés par les représentants dûment habilités de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. 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.

#### **4.3.4. Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres 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 de la présente convention.

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

#### **4.3.5. Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements seront effectués par virement bancaire à :

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

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

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

| Titulaire compte                                 | du | 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)             |    |                              |             |              |              |         |
| <b>IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356</b>    |    |                              |             |              |              |         |
| Identification internationale de la Banque (BIC) |    |                              |             |              |              |         |
| <b>BDFEFRPPCCT</b>                               |    |                              |             |              |              |         |

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

|                                | Adresse de facturation                                                                                                         | Nom du service                                            | Téléphone / courriel                                                   |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Etat</b>                    | DRIEA<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS                                                                                      | SPOT/CBSF                                                 | 01 40 61 86 60<br>spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr          |
| <b>Région Île-de-France</b>    | REGION ILE-DE-France<br>2 rue Simone VEIL<br>93 400 Saint-Ouen                                                                 | Pôle finances<br>Direction de la comptabilité             | Alexa GUENA-ANDERSSON,<br>Pôle finances – Direction de la comptabilité |
| <b>Île-de-France Mobilités</b> | 39-41 rue de Châteaudun<br>75009 PARIS                                                                                         | Direction ferroviaire                                     | sylvie.tamisier@iledefrance-mobilites.fr<br>01.47.53.28.29             |
| <b>SNCF Réseau</b>             | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS<br>CEDEX                           | Service Trésorerie<br>Groupe – Unité<br>Crédit Management | 01.85.57.96.70<br>patricia.langelez@reseau.sncf.fr                     |
| <b>SNCF Mobilités</b>          | Direction Transilien<br>Département Gestion Finances<br>SNCF CAMPUS RIMBAUD<br>10, rue Camille MOKE CS 80001<br>93212 ST DENIS | Division des Investissements                              | 01.85.56.59.76<br>sophie.leman@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 Ile-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 de versement, le bénéficiaire dispose d'un **délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération**. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

#### **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.

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

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

## **5.2. Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France**

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 Ile-de-France.

## **5.3. Intervention d'experts**

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

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.2. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées et 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 Technique et du Comité des Financeurs. Le bénéficiaire doit solliciter et obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs a été obtenu, un avenant à la présente convention formalisera cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au bénéficiaire.

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii permettant de garantir la réalisation des Etudes sans financement complémentaire.

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

La gouvernance s'articule autour des trois instances partenariales suivantes qui permettent de garantir le suivi des Etudes.

### **7.1. Comité technique**

Il est constitué un Comité Technique de suivi de l'Opération composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention.

Le Comité Technique est convoqué par le Maître d'ouvrage. Il est réuni autant que besoin et au moins une fois par an. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être envoyés au moins sept (7) jours au préalable par le Maître d'ouvrage.

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.

A cette fin, les membres du Comité Technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le Projet.

## **7.2. Comité des financeurs**

Il réunit les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) 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 dossier minute, quinze (15) jours avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, l'état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade),
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France mobilités.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

## **7.3. Commission de suivi**

Il est constitué une Commission de Suivi des Etudes, placée sous la présidence du Directeur général d'Île-de-France Mobilités, composée des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par le Projet.

La Commission de Suivi est réunie sur demande, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par Île-de-France Mobilités.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des Etudes. Elle recueille les avis et observations de ses membres 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.

## **7.4. 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 de l'appel 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 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.

### **7.5. 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 les maîtres d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit les maîtres 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.

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

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

La surface allouée au logo de chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

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

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'ils réalisent dans le cadre de la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs l'intégralité des résultats d'études, ainsi qu'à Île-de-France Mobilités et aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

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

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires : un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

## **ARTICLE 9. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **9.1. Modification de la convention**

La 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.

### **9.2. Règlement des litiges**

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

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

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

### **9.3. Résiliation de la convention**

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

### **9.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.3.3 ;
- 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.

### **9.5. Mesures d'ordre**

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

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

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

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

|                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Pour l'Etat,</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p><b>Michel CADOT</b><br/>Préfet de la région Ile-de-France,<br/>Préfet de Paris</p>          | <p>Pour la Région Ile-de-France,</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p><b>Valérie PECRESSE</b><br/>Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> |
| <p>Pour SNCF Réseau,</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p><b>Stéphane CHAPIRON</b><br/>Directeur de la Modernisation et du<br/>Développement</p> | <p>Pour SNCF Mobilités,</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p><b>Alain KRAKOVITCH</b><br/>Directeur Général SNCF Transilien</p>                       |
| <p>Pour le STIF,</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p><b>Laurent PROBST</b><br/>Directeur Général</p>                                            |                                                                                                                                                               |

## **Annexes**

**Annexe 1 : Calendrier prévisionnel**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**



ANNEXE 1  
Calendrier prévisionnel

|                                | 2019 | 2020 |    |    |    | 2021 |    |    |    |
|--------------------------------|------|------|----|----|----|------|----|----|----|
|                                | T4   | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 |
| Convention de financement      |      |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Etudes                         |      |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Procédures réglementaires      |      |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Validation SNCF - IDFmobilités |      |      |    |    |    |      |    |    |    |

ANNEXE 2  
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS**

| <b>SNCF<br/>Réseau<br/>€ HT</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b>    | <b>2021</b>    | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>TOTAL</b>   |
|---------------------------------|-------------|----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| <b>Etat</b>                     | 0           | 123 000        | 87 000         | 0           | 0           | 0           | <b>210 000</b> |
| <b>Région</b>                   | 0           | 287 000        | 203 000        | 0           | 0           | 0           | <b>490 000</b> |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>0</b>    | <b>410 000</b> | <b>290 000</b> | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>700 000</b> |

| <b>SNCF<br/>Mobilités<br/>€ HT</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b>   | <b>2021</b>   | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>TOTAL</b>  |
|------------------------------------|-------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| <b>Etat</b>                        | 0           | 9 000         | 6 000         |             |             |             | <b>15 000</b> |
| <b>Région</b>                      | 0           | 21 000        | 14 000        |             |             |             | <b>35 000</b> |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>0</b>    | <b>30 000</b> | <b>20 000</b> |             |             |             | <b>50 000</b> |

**RER C et Transilien lignes U et P - Convention Etudes de  
faisabilité Z2N NG**

2019

**RER C**

**et lignes Transilien U et P**

Adaptations des infrastructures SNCF  
Réseau pour l'arrivée du Z2N NG

Convention de financement des  
études de faisabilité (EF)

**CONVENTION N°1**

## **TABLE DES MATIERES**

|          |                                                                                            |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>0</b> | <b><u>PREAMBULE</u></b>                                                                    | <b>5</b>  |
| 0.1      | CONTEXTE GENERAL                                                                           | 5         |
| 0.2      | MODALITES D'ACTUALISATION                                                                  | 5         |
| <b>1</b> | <b><u>DEFINITIONS</u></b>                                                                  | <b>6</b>  |
| <b>2</b> | <b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>                                                       | <b>6</b>  |
| 2.1      | PERIMETRE DE LA CONVENTION                                                                 | 6         |
| 2.2      | EVENTUELLES ETUDES COMPLEMENTAIRES DEVANT PERMETTRE DE FINALISER LES ETUDES DE FAISABILITE | 7         |
| 2.3      | CALENDRIER DE REALISATION                                                                  | 8         |
| <b>3</b> | <b><u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>                                             | <b>8</b>  |
| 3.1      | L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE                                                    | 8         |
| 3.2      | LA MAITRISE D'OUVRAGE                                                                      | 8         |
| 3.2.1    | IDENTIFICATION ET PERIMETRE DU MAITRE D'OUVRAGE                                            | 8         |
| 3.2.2    | ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE                                                            | 8         |
| 3.3      | LES FINANCEURS                                                                             | 8         |
| 3.3.1    | IDENTIFICATION                                                                             | 8         |
| 3.3.2    | ENGAGEMENTS                                                                                | 8         |
| <b>4</b> | <b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>                                      | <b>9</b>  |
| 4.1      | ESTIMATION DU COUT DU PROJET                                                               | 9         |
| 4.2      | COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE                                                       | 9         |
| 4.3      | PLAN DE FINANCEMENT                                                                        | 9         |
| 4.4      | MODALITES DE PAIEMENT                                                                      | 9         |
| 4.4.1    | VERSEMENT D'ACOMPTES                                                                       | 9         |
| 4.4.2    | VERSEMENT DU SOLDE                                                                         | 10        |
| 4.4.3    | PAIEMENT                                                                                   | 10        |
| 4.4.4    | BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION                                                              | 11        |
| 4.5      | CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION                     | 11        |
| 4.6      | COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE                                                               | 12        |
| <b>5</b> | <b><u>GESTION DES ECARTS</u></b>                                                           | <b>12</b> |
| <b>6</b> | <b><u>MODALITES DE CONTROLE</u></b>                                                        | <b>12</b> |
| 6.1      | PAR LES FINANCEURS                                                                         | 12        |
| 6.2      | PAR LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE                                             | 12        |
| 6.3      | INTERVENTION D'EXPERTS                                                                     | 12        |
| <b>7</b> | <b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION</u></b>                                       | <b>13</b> |
| 7.1      | LE COMITE DE PILOTAGE                                                                      | 13        |
| 7.2      | LE COMITE DES FINANCEURS                                                                   | 13        |
| 7.3      | LE COMITE TECHNIQUE                                                                        | 13        |
| 7.4      | L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE                                | 14        |
| 7.5      | SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE                                                 | 14        |

**8 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE.....14**

**9 DISPOSITIONS GENERALES .....15**

9.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION ..... 15  
9.2 REGLEMENT DES LITIGES ..... 15  
9.3 RESILIATION DE LA CONVENTION ..... 15  
9.4 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION ..... 16

**ANNEXES.....18**

ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN K€ COURANTS..... 18  
ANNEXE 2 : CONTENU DES ETUDES ET PRESTATIONS ..... 18  
ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION ..... 18  
ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN K€ COURANTS..... 19  
ANNEXE 2 : CONTENU DES ETUDES ET PRESTATIONS ..... 20  
ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION ..... 23

Entre,

**En premier lieu,**

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

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 936418 La Plaine St Denis, représenté par M. Stéphane CHAPIRON, Directeur de la Direction de la Modernisation et du Développement du Réseau, dûment habilité à signer la convention. Ci-après désignés par « le Maître d'ouvrage ».

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

**Et en dernier lieu,**

- **Le Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2019/\_\_\_en date du 11 décembre 2019,

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

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

Visas

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le code de la commande publique ;

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

**Vu** le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

**Vu** le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

**Vu** l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 adoptant le projet de Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;

**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 du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 ;

**Vu** la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation de son Règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

**Vu** la délibération n° 2016/253 du Conseil du STIF du 13 juillet 2016 approuvant les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;

**Vu** la délibération n° CP2019-426 du 17 octobre 2019 de la commission permanente approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2019/\_\_\_\_ du 11/12/2019 approuvant la présente convention ;



## **0 Préambule**

### **0.1 Contexte général**

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). En 2026 les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovations seront nécessaires pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2028 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'analyser les caractéristiques actuelles des infrastructures et d'étudier les adaptations d'infrastructures nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à ce déploiement de nouveau matériel roulant.

L'objectif est de conduire les études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures. Le résultat de ces études permettra d'établir la faisabilité des adaptations d'infrastructure nécessaires, d'estimer un coût des adaptations d'infrastructure et sera une donnée d'entrée pour la poursuite des études.

Ces études de faisabilité permettront de définir la meilleure convergence entre l'adaptation des infrastructures et l'architecture du futur matériel roulant pour l'élaboration de l'Expression Fonctionnelle des Besoins (EFB) du futur matériel roulant.

Les études de faisabilité permettant d'atteindre cet objectif ont été estimées à 1,8M€ par SNCF Réseau. La présente convention, d'un montant de 1M€ conformément au comité de pilotage CPER du 19 juin 2019, porte sur des premières études de faisabilité avec un premier rendu prévu mi-2020. Celui-ci permettra à SNCF Réseau de confirmer la faisabilité en l'état ou le besoin de compléter les études pour écarter des points particuliers relevés par les études. Le complément éventuel des études nécessitera un avenant à cette convention.

Un avenant pourra être ensuite proposé par SNCF Réseau, avenant qui portera sur les éventuelles acquisitions de données et études de faisabilité complémentaires permettant d'atteindre les objectifs cités précédemment, et qui permettra de détourner le programme d'investissement des infrastructures en lien avec la typologie du matériel roulant qui sera retenu par IDFM dans le cadre de son EFB.

### **0.2 Modalités d'actualisation**

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation.

Il est convenu ce qui suit :

## 1 Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;

« **Projet** » : désigne les étapes de l'Opération et leur 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 2 et en annexe 2 ;

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

## 2 Objet de la convention

La Convention a pour objet de :

- Définir les conditions et modalités de financement des Etudes de faisabilité et acquisitions de données relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur le RER C ainsi que sur les lignes Transilien U et P, branche Château-Thierry ;
- De préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Etudes dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- De définir les documents à remettre aux Parties.

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

**« Etudes d'adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG  
sur les lignes RER C et Transilien U et P – Etudes de faisabilité ».**

L'annexe 2 de la Convention en détaille les éléments constitutifs.

### 2.1 Périmètre de la Convention

La convention porte sur le financement des acquisitions de données et études de faisabilité comprenant :

- La réalisation d'un diagnostic ciblé sur les points critiques du réseau (gabarit, quais, IFTE...) sur les 3 lignes concernées (C, P branche Château-Thierry, U) ;
- Le recueil des données nécessaires ;
- Des études de faisabilité permettant de donner des premières orientations en matière de coûts et de calendrier d'adaptations des infrastructures.

Les études ont pour enjeux principaux :

- De comparer les adaptations d'infrastructures nécessaires en fonction de deux hypothèses de hauteur de plancher cible pour le RER C (600mm ou 970 mm) ;
- De maximiser la longueur des rames au regard des capacités d'emport des trains qui seront examinées par IDFM par ailleurs, avec le cas échéant des variantes liées à des points critiques d'infrastructure ;
- De déterminer le gabarit envisageable, notamment pour le RER C (contrainte tunnel) ;

- D'évaluer les adaptations en termes d'alimentation électrique nécessaires à l'arrivée d'un nouveau matériel roulant.

Ces études s'articuleront fortement avec la démarche qui sera menée en parallèle avec SNCF Transilien sur son périmètre (matériel roulant et ateliers), afin de réaliser une analyse système et une optimisation tous périmètres confondus.

Les adaptations sous MOA Transilien ne seront pas chiffrées et ne sont pas comprises dans la présente convention de financement, à l'exception des contraintes de longueur des voies de garages et de leur alimentation électrique (indépendamment du propriétaire).

Les études portent principalement sur :

- **RER C :**
  - Etat des lieux
  - Gabarits
  - Hauteurs et longueurs des quais
  - Besoin de renforcement de l'alimentation électrique des rames
- **LIGNE U :**
  - Gabarits
  - Hauteurs et longueurs des quais
- **LIGNE P :**

Hauteurs et longueurs des quais

En Annexe 2 est définie la consistance des études de faisabilité par ligne.

L'objectif est de finaliser les études de faisabilités en décembre 2020.

Un premier point de rendez-vous en juin 2020 permettra de mettre à disposition suffisamment d'éléments pour donner des premières orientations (longueur et hauteur de quai) et permettre ainsi la typologie d'un matériel roulant pour chacune des lignes (C, U et P) sur la base de la faisabilité et du coût d'adaptation des infrastructures.

A l'issue de ce point de rendez-vous, SNCF Réseau exprimera le besoin ou non de poursuivre les études de faisabilité en démontrant à Île-de-France Mobilités et aux Financeurs les points nécessitant d'approfondir et consolider les études pour avérer la faisabilité.

## **2.2 Eventuelles études complémentaires devant permettre de finaliser les études de faisabilité**

Les études de pré faisabilité pourront être complétées pour aboutir à une analyse de faisabilité complète.

Les études globales de faisabilité seront à mener d'ici à fin 2020, ou préalablement dans la mesure du possible.

### **2.3 Calendrier de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les études dans un délai de 12 mois à partir de la notification de la Convention.

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

## **3 Rôles et engagements des parties**

### **3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité**

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quels qu'en soient 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 et périmètre du maître d'ouvrage**

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

#### **3.2.2 Engagements du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- La réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- Le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- Le respect des règles de l'art.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

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

### **3.3 Les financeurs**

#### **3.3.1 Identification**

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

- L'Etat ;
- La région Île-de-France ;

#### **3.3.2 Engagements**

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

## 4 Modalités de financement et de paiement

### 4.1 Estimation du coût du Projet

L'ensemble des montants de la Convention sont exprimés en € hors taxe.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué à 1 000 000 € HT.

### 4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

| Etudes d'adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – Etudes de faisabilité |                                          |                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|
| Maître d'ouvrage                                                                                                                                | Poste de dépense (suffisamment détaillé) | Estimation des Coûts en € HT courants |
| SNCF Réseau                                                                                                                                     | Ligne C                                  | 710 000 €                             |
|                                                                                                                                                 | Ligne U                                  | 180 000 €                             |
|                                                                                                                                                 | Ligne P                                  | 110 000 €                             |
|                                                                                                                                                 | Total                                    | 1 000 000,00 €                        |

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

### 4.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros.

| Etudes d'adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – Etudes de faisabilité |           |           |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-------------|
| Montant € HT et clés de financement                                                                                                             |           |           |             |
|                                                                                                                                                 | Etat      | Région    | TOTAL       |
| SNCF Réseau                                                                                                                                     | 300 000 € | 700 000 € | 1 000 000 € |
|                                                                                                                                                 | 30%       | 70%       | 100%        |

### 4.4 Modalités de paiement

#### 4.4.1 Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la Convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Pour l'Etat et la région, les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

#### A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- L'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la Convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date de comptabilisation et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

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

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

#### B - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la Convention ;
- Un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- 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 4.3.

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

#### D - Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

#### 4.4.2 Versement du solde

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

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

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

#### 4.4.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme 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 4.4.1 et 4.4.2 de la présente convention.

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

#### 4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

**SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :

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

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

|                      | Adresse de facturation                                                                                                                                                   | Nom du service                                      |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Etat                 | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60<br><a href="mailto:spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr</a> | DRIEA – SPOT – CBSF                                 |
| Région Île-de-France | 2 rue Simone VEIL<br>93400 Saint Ouen                                                                                                                                    | Pôle Finances – Direction de la comptabilité        |
| SNCF Réseau          | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS<br>CEDEX<br>France                                                           | Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management |

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

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

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

#### **4.6 Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

### **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué en préambule de la Convention constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successive s'inscrit, y compris celle relative au présent Projet.

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, 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.

### **6 Modalités de contrôle**

#### **6.1 Par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, 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.

#### **6.2 Par le Syndicat des Transports d'Île-de-France**

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

#### **6.3 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.



## **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 Etudes.

### **7.1 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 Etudes. 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 du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.2 Le comité des financeurs**

Ce comité réunit les financeurs, le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice.

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 2 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 fond 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 du Comité de pilotage, 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.

### **7.3 Le comité technique**

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que, le cas échéant, 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.

#### **7.4 L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

#### **7.5 Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **8 Diffusion des études et Propriété intellectuelle**

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

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

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les résultats des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

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

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- Un exemplaire papier,
- Un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

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

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

## **9 Dispositions générales**

### **9.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.4 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **9.2 Règlement des litiges**

Les Parties s'engagent à rechercher 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 litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### **9.3 Résiliation de la convention**

Les parties à 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 (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (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 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 total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, 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 marché passé pour la réalisation de l'Etude objet de la présente convention.

#### **9.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 6, la présente convention expire :

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

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



## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds en K€ courants**

**Annexe 2 : Contenu des études et prestations**

**Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation**

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds en K€ courants**

| SNCF Réseau          | 2019     | 2020       | 2021      | Total        |
|----------------------|----------|------------|-----------|--------------|
| Etat                 | 0        | 285        | 15        | 300          |
| Région Île-de-France | 0        | 665        | 35        | 700          |
| <b>TOTAL</b>         | <b>0</b> | <b>950</b> | <b>50</b> | <b>1 000</b> |

## **Annexe 2 : Contenu des études et prestations**

La présente CFI porte sur les acquisitions de données et études de faisabilité suivantes :

- **RER C :**

- Etat des lieux
  - Analyse des données existantes ;
  - Acquisition des données complémentaires (tunnels, entraxes, quais, obstacles, etc.).
- Gabarits
  - Analyse des non-conformités ;
  - Identification des points critiques (ouvrages d'art, entraxes, obstacles, etc.) ;
  - Etude de la faisabilité de la mise au gabarit globale (Versailles).
- Hauteurs et longueurs des quais
  - Etudes de faisabilité de deux options de hauteurs de quais : 550 mm et 920mm ;
  - Ordre de grandeur sur la base de ratios des deux options ;
  - Etudes de faisabilité des rehaussements et abaissements ;
  - Etudes de faisabilité de solutions dans les gares en courbe de rayon serré ;
  - Etudes de faisabilité de solutions dans les gares mixtes ;
  - Identification des gares les plus contraignantes (détermination des champs de contraintes) ;
  - Détermination de la longueur maximale des rames admissibles à infrastructures constantes et faisabilité des adaptations selon les données collectées.
- Alimentation électrique des rames
  - Sur voies principales : étude de deux scénarii de dimensionnement de l'alimentation : rames classiques et rames avec système de stockage embarqué sur base de l'étude menée par Transilien. Les caractéristiques du RER NG seront prises en données d'entrée. Cet objet comporte l'étude RER C et Ligne U ;
  - Sur voies de service : étude de dimensionnement et proposition de modalités de pré conditionnement en fonction des appels maximaux de puissance sur les sites de garages (Lignes C et U).

- **Ligne U :**

- Gabarits
  - Analyse des données existantes, acquisition des données complémentaires ;
  - Analyse des non-conformités ;
  - Identification des points critiques (ouvrages d'art, entraxes, obstacles, etc.) ;
  - Etude de faisabilité de la mise au gabarit globale des tunnels de Sèvres et Saint-Cloud.
- Hauteurs et longueurs des quais
  - Analyse des données existantes, acquisition des données complémentaires ;
  - Examen de deux options de hauteurs de quais : 550 mm et 920mm ;
  - Ordre de grandeur à dire d'expert des deux options ;
  - Etudes de faisabilité des rehaussements et abaissements ;
  - Etudes de faisabilité de solutions dans les gares en courbe de rayon serré ;
  - Etudes de faisabilité de solutions dans les gares mixtes ;
  - Identification des gares les plus contraignantes ;



- Détermination de la longueur maximale des rames à dire d'expert (15%).
- **Ligne P :**
  - Quais
    - Analyse des données existantes, acquisition des données complémentaires ;
    - Examen des rehaussements à 76 cm et 92 cm ;
    - Etude du GOV de Gare de l'Est pour l'accueil de rames de hauteur de plancher 600mm ou longueur 260m ;
    - Examen des contraintes d'allongement à 260m (Paris Est et Maux) ;
    - Etude de faisabilité d'abaissement à 55cm des quais Gare de l'Est ;
    - Détermination de la longueur maximale des rames à dire d'expert (15%).

Si SNCF Réseau, suite au rendu des études de pré faisabilité, justifie de la nécessité de consolider ses analyses pour atteindre un niveau de faisabilité avéré, le champ d'étude sera étendu sur les thématiques suivantes :

- **RER C :**
  - Gabarits :
    - Acquisitions de données aux points critiques - précision de mesure ;
    - Etudes de faisabilité aux Points critiques en tunnels - optimisation matériel/infrastructure ;
    - Eléments pour définition d'un gabarit réduit.
  - Hauteur de plancher et longueur des rames :
    - Etudes de faisabilité d'une seule hauteur de plancher pour toutes les gares (hors gares non SDA dont les quais sont à 55cm ;
    - Etudes de faisabilité des longueurs de rames dans les gares identifiées les plus contraignantes (contraintes de longueur en fonction signaux, points arrêts, etc.) ;
    - Détermination de la longueur maximale précise des quais.
- **Ligne U :**
  - Gabarits :
    - Acquisitions de données aux points critiques par levé classique ;
    - Etudes de faisabilité aux Points critiques en tunnels - pour optimisation matériel/infrastructure ;
    - Construction des données utiles pour la définition d'un gabarit réduit - optimisation matériel/infrastructure.
  - Hauteur de plancher et longueur des rames
    - Etudes de faisabilité d'une seule hauteur de plancher pour toutes les gares (hors gares non SDA dont les quais sont à 55cm ;
    - Etudes détaillées des contraintes de longueur en gare (signaux, joints isolants, précisions d'arrêts, positions des portes, etc.) et sur voies de services ;
    - Etude de faisabilité des allongements de quais à Saint Cloud ;
    - Longueur maximale précise des quais.

- **Ligne P – axe Gare de l’Est – Château Thierry**

- Quais :

- Etude de rehaussement des quais à 92cm ou 76cm si la hauteur de plancher du train retenue est de 97cm ;
  - Ou étude d'abaissement à 55 cm si la hauteur de plancher 600mm ;
  - Etude de faisabilité de l’allongement des quais (Meaux et Gare de l’Est) ;
  - Détermination de la longueur maximale précise des quais.

### **Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation**

Octobre 2019 à juin 2020 : réalisation des études de faisabilité.

Mi-Juin : point d'étape sur les études

Juin 2020 à décembre 2020 : complément des études de faisabilité si nécessaire

**Nexteo RER B/D – Avenant n° 1 convention AVP**

---

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD -  
AVENANT N° 1 A LA CONVENTION DE  
FINANCEMENT DES ETUDES D'AVANT-  
PROJET (AVP) POUR LE DEVELOPPEMENT  
ET LE DEPLOIEMENT DE NEXTEO SUR LE  
RER B ET LE RER D**



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 ,

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

**En deuxième lieu,**

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,
- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 9 rue Jean-Philippe Rameau, représenté par Alain KRAKOVITCH, Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilité à cet effet.
- **SNCF Réseau**, Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifié au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny.  
Représenté par Monsieur Guillaume MARBACH, Directeur Général adjoint Île de France

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

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9<sup>ème</sup>, 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°2016/302 en date du 13 juillet 2016,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités (IdFM)** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)** », « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AO** »,

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

**VISAS**

**Vu** la délibération n° 2017/631 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D,

**Vu** la délibération n° CP 2017-412 du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D,

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

**VU** la délibération n° CP ..... de la commission permanente du conseil régional du ..... approuvant le présent avenant,

**Il est convenu ce qui suit :**

## Préambule

Le présent avenant porte sur la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D.

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

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

Par la suite, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP ont réalisé les études d'avant-projet de ce système. Cependant, ces derniers, ainsi qu'IDFM en charge de l'expertise, n'ont pas réalisé l'intégralité de leurs appels de fonds par rapport aux subventions attribuées dans la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D.

Les stipulations de cette convention de financement indiquant une fin de convention au plus tard le 31/12/2019, il apparaît impossible d'effectuer le solde des appels de fonds avant l'échéance de la convention.

**Dans ce contexte, le présent avenant n°1 de la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D, approuvée par la commission permanente n°CP2017-412 du 18 octobre 2017 et notifiée le 26 juillet 2018, vise à prolonger la durée d'effet de cette convention et ainsi permettre de solder l'opération pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage.**

## ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant a pour objet de prolonger la durée d'effet de cette convention.

***Par conséquent, le présent avenant modifie l'article 7.4.***

## ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 « DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION »

*L'article 7.4 « Date d'effet et durée de la convention » de la convention initiale est remplacé par :*

« 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.

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice de la durée de conservation des pièces indiquée à l'article 5, la présente convention expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 7.3, soit après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2, soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.5.»

## ARTICLE 3. DISPOSITIONS DIVERSES



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

#### **ARTICLE 4. ENTREE EN VIGUEUR**

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

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,

**Michel CADOT**  
Préfet de la région  
Île-de-France,  
Préfet de Paris

Pour la Région Île-de-France,

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

Pour la RATP,

**Catherine GUILLOUARD**  
Présidente Directrice Générale

Pour SNCF Mobilités,

**Alain KRAKOVITCH**  
Directeur Général SNCF Transilien

Pour SNCF réseau,

**Guillaume MARBACH**  
Directeur Général adjoint Île de France

Pour le Syndicat des Transports d'Île-de-France (Île-de-France Mobilités),

**Laurent PROBST**  
Directeur Général