

## Interconnexion des lignes RER E et Transilien P avec le réseau du Grand Paris Express

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20191115-lmc100000019782-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 21/11/2019  
Réception Préfet : 21/11/2019  
Publication RAAD : 21/11/2019

Convention de fin  
2019CONV407

**Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny –  
Convention de financement relative aux études de  
conception détaillées (PRO) et aux premières  
acquisitions foncières**



## Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération .....	7
Définitions .....	7
Contexte.....	7
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION .....	9
1.1 Consistance des études.....	9
1.2 Conduite des acquisitions foncières.....	10
1.3 Délai de réalisation.....	10
ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties.....	11
2.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT) .....	11
2.2 La Société du Grand Paris.....	11
2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération .....	11
2.3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage .....	11
2.4 Les financeurs.....	12
2.4.1 Identification .....	12
2.4.2 Engagements.....	12
ARTICLE 3 - Modalités de financement et de paiement .....	13
3.1 Coût d'objectif des études PRO .....	13
3.2 Plan de financement .....	13
3.3 Engagement .....	14
ARTICLE 4 - Modalités de versement des crédits par les financeurs .....	14
4.1 Régime de TVA .....	14
4.2 Modalité de versement des acomptes.....	14
4.3 Versement du solde.....	17
4.4 Paiement.....	17
4.5 Domiciliation.....	17
4.6 Caducité des subventions .....	18
- Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	18
- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne.....	19
4.7 Comptabilité de l'opération .....	19
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit .....	20

ARTICLE 6 - Gestion des écarts .....	20
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif .....	20
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....	21
ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération .....	21
7.1 Gouvernance du Grand Paris Express .....	21
7.2 Comité de Suivi de la convention de financement .....	21
7.3 Comité des financeurs de l'opération .....	22
ARTICLE 8 - Propriété intellectuelle et diffusion des études .....	23
8.1 Diffusion des études .....	23
8.2 Propriété intellectuelle .....	23
8.3 Communication .....	23
ARTICLE 9 - Confidentialité .....	23
ARTICLE 10 Dispositions générales .....	24
10.1 Modification de la convention .....	24
10.2 Résiliation de la convention .....	25
10.3 Date d'effet et durée de la convention.....	25
10.4 Mesures d'ordre .....	26

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n°2019-345 de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 17 octobre 2019,
- La **Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est 30, avenue des Fruitières, à 93200 Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00030, représentée par Monsieur Thierry DALLARD, président du Directoire, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,
- La **Métropole du Grand Paris**, représentée par son Président, dûment mandaté par la délibération CM2019/10/11/xx du Conseil de la métropole du Grand Paris du 11 octobre 2019,
- Le **département du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°..... du conseil départemental en date du 2019 ,
- Le **département de Seine-et-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°..... du conseil départemental en date du 15 novembre 2019,
- **L'établissement public territorial Paris Est Marne&Bois**, représenté par le Président du conseil de territoire de l'établissement public territorial Paris Est Marne et Bois al, dûment mandaté par délibération n°19- du conseil de territoire de l'établissement public territorial en date du 1<sup>er</sup> octobre 2019

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Alain QUINET, en sa qualité de directeur général délégué dûment habilité à cet effet,

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

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général

dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2016-XXXX en date du XX décembre 2016 ;

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

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

## **Visas**

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code 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** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1 ;

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

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

**Vu** le Contrat de plan Etat-région (CPER) Île-de-France 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015 par le conseil régional ;

**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 du Conseil régional d'Île-de-France 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 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 du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 du 20 mars 2019 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2018/4152 du 18 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le territoire des communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ;

**Vu** la convention n° 2013CONV001 relative au financement des études préliminaires sur la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 10 janvier 2013 ;

**Vu** la convention n° 2014CONV038 relative au financement des procédures et des études pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 13 janvier 2015 ;

**Vu** la convention n°2016CONV498 relative au financement des procédures et des études d'avant-projet pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 2 mai 2017 ;

**Vu** la délibération n° CS 2XXX-XXXX du conseil de surveillance de la SGP du XXX approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France n°CP2019-345 du 17 octobre 2019 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de la Métropole du Grand Paris n° 2019/10/11 du 11 octobre 2019 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental du Val-de-Marne n° XXXX du 15 novembre 2019 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental de Seine-et-Marne n° XXXX du 15/11/2019 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de l'établissement public territorial Paris-Est Marne&Bois N°19- du 1er octobre 2019 approuvant la présente convention de financement ;

**Il est convenu ce qui suit :**

## **Préambule : Contexte général de l'opération**

### **Définitions**

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service d'une infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs.

« **Opération** » : désigne un sous-ensemble du Projet ; en particulier, la partie du Projet (nouvelle gare de Bry Villiers Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien) objet de la présente convention de financement constitue une opération.

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

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

« **Maîtrise d'ouvrage du Grand Paris Express** » : désigne l'entité en charge de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, y compris les interconnexions avec les stations/gares existantes. Dans cette convention, il s'agit de la Société du Grand Paris.

« **Maitrise d'ouvrage des études** » : désigne les entités en charge de déterminer et réaliser les études, objet de la présente convention, pour la réalisation des travaux de la gare SNCF de Bry Villiers Champigny d'interconnexion au Grand Paris Express.

Dans cette convention, il s'agit de SNCF Réseau.

### **Contexte**

#### Grand Paris Express (GPE)

Le projet de Ligne 15 Sud fait partie du réseau de transport public du Grand Paris dont le schéma d'ensemble a été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 ; ce projet est également inscrit au Schéma directeur de la région d'Île-de-France, dans le cadre de la réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris Express ayant pour objectifs d'améliorer les conditions de transport par la désaturation du réseau existant et par le développement des liaisons de banlieue à banlieue.

Les annonces gouvernementales du 6 mars 2013 sur le plan de transports collectifs en Île-de-France, désormais appelé Nouveau Grand Paris, ainsi que celles du 9 juillet 2014, ont arrêté un phasage de la réalisation du métro automatique de 2020 à 2030.

Les objectifs de réalisation de la ligne 15 sud ont été précisés dans le cadre de l'opération d'investissement approuvée par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 15 juillet 2013 et le 10 juillet 2015.

Enfin, le comité de pilotage du Nouveau Grand Paris du 28 août 2013 a confié au STIF la coordination des études conduites par les différents opérateurs, en lien avec les services de l'Etat.

La réalisation de la ligne 15 sud induit la réalisation de différentes gares dont la gare de Bry-Villiers-Champigny en interconnexion avec le RFN.

La gare GPE de Bry-Villiers-Champigny comportera deux gares aux fonctions complémentaires :

- la gare de la ligne 15 Sud : elle offrira un accès au Grand Paris Express (GPE) aux populations locales et permettra d'assurer une desserte de qualité des opérations d'aménagement prévues dans son aire d'influence ;
- une nouvelle gare sur le réseau existant du RER E et de la ligne P, qui permettra de desservir le site et assurera les correspondances entre la grande couronne et le réseau du GPE.

L'objectif de mise en service de la ligne 15 sud est fixé au courant de l'année 2025.

#### La nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien :

Afin d'optimiser l'utilisation de la gare du Grand Paris Express, la gare SNCF sera dans la mesure du possible livrée à une échéance la plus proche possible de celle de la Ligne 15 Sud du réseau Grand Paris Express. Cette gare constitue un élément majeur de la desserte du territoire de l'Est parisien. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre des projets urbains et de transport du secteur : la Zone d'Aménagement Concertée Marne Europe portée par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée et l'EPT Paris Est Marne&Bois; la Zone d'Activité Concertée des Simonettes Nord portée par la SADEV 94 ; le projet de site propre bus Altival dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département du Val-de-Marne. De façon réciproque, la réussite et le bon avancement des projets urbains et de transport sont associés à la mise en service de la gare à l'intersection du réseau futur du Grand Paris Express avec le réseau historique.

La gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national est en interconnexion avec la gare éponyme du Grand Paris Express sur la Ligne 15 Sud. L'opération consiste en la création d'un nouvel arrêt par la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle sur la ligne existante du RER E et du Transilien P. Sous réserve des financements, le démarrage des travaux pourrait intervenir en 2022.

La gare de Bry-Villiers-Champigny a fait l'objet :

- d'une phase d'études préliminaires comprenant un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la ligne RER E et de la Ligne P intégrant le nouvel arrêt. A l'issue des Etudes Préliminaires, SNCF Réseau a présenté au STIF, à la SGP, à l'Etat et à la Région un scénario à 3 voies complétées par un tiroir en arrière gare de Villiers sur Marne répondant le mieux aux besoins associés à l'interconnexion avec le Grand Paris. La concertation publique au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme a été conduite sur cette base et a eu lieu du 6 juin au 6 juillet 2016.
- d'une phase d'études d'avant-projet, comprenant la réalisation des études d'AVP sur la base du programme d'opération validé à l'issue des études préliminaires. Ces études ont été approuvées par SNCF Réseau le 11 septembre 2019 et soumises à la contre-expertise d'Île-de-France Mobilités. Cette phase a permis la conduite de l'enquête publique du 4 juin au 6 juillet 2018, permettant au préfet du Val-de-Marne de déclarer le projet d'utilité publique le 19 décembre 2018.

Le projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny consiste en la création d'une gare et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires nécessaires au fonctionnement conformément au programme d'opération.

Le coût d'objectif du projet, établi sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sera validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet, aux acquisitions foncières, à l'assistance aux contrats de travaux, aux travaux préparatoires et aux travaux ainsi que l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et des procédures administratives nécessaires, conventionnés précédemment.

Ce coût ne couvre pas les surcoûts d'entretien et de maintenance engendrés par la réalisation du projet qui, en vertu des dispositions de l'article L. 2111-10-1 du code des transports seront pris en charge par les partenaires autres que SNCF Réseau. Les modalités de prise en charge seront précisées dans la convention relative au financement des travaux.

Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

La présente convention relative aux études Projets fait suite aux études préliminaires et d'avant-projet mentionnées ci-dessus.

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

La présente convention a pour objet :

- De préciser le contenu des études et dossiers financés par la présente Convention ;
- De préciser les conditions d'acquisitions foncières financées par la présente Convention ;
- De fixer les engagements réciproques des parties pour la conduite et le financement des études de conception détaillée (PRO) de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny, de l'infrastructure ferroviaire associée et des ouvrages d'interconnexion avec la gare SGP ;
- De préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien – Convention de financement relative aux études de conception détaillées (PRO) et premières acquisitions foncières ».**

### **1.1 Consistance des études**

La présente convention porte sur le projet de nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien. A ce titre, le périmètre de la convention couvre :

- les études techniques de conception détaillée (PRO) permettant de constituer le dossier projet de l'opération nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien ;
- les démarches et procédures administratives indispensables avant lancement des travaux à l'exclusion de celles financées dans le cadre de la convention de financement 2016CONV498 relative au financement des études Avant-projet. ;
- une première tranche d'acquisitions foncières nécessaires au projet, évaluée à 15% de l'ensemble des besoins.

La description des études est présentée en annexe 1.

Afin d'y parvenir, la convention couvre :

- Les besoins en acquisitions de données d'entrée y-compris les reconnaissances géotechniques des sols nécessaires aux études de conception détaillées (PRO) et à la préparation des travaux ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation administratives complémentaires non couvertes par la convention 2016CONV498 relative au financement des études Avant-projet ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre, y compris l'encadrement technique des services de SNCF Réseau, permettant d'apporter un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la grille de l'axe Paris-Est en phase travaux et en situation cible intégrant l'arrêt dans la nouvelle gare, les adaptations rendues utiles de l'offre sur les autres modes, les charges afférentes ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage (notamment le pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation à l'élaboration du dossier PRO des acteurs transverses de SNCF Réseau en charge de l'exploitation et de la maintenance notamment) ;
- Les missions de tous ordres d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des études tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les missions d'assistance réglementaires telles que la coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception et le contrôle technique (CT) ;
- Les activités nécessaires au rendu compte de l'avancement des études dans le cadre de la présente convention.

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

## **1.2 Conduite des acquisitions foncières**

L'enquête parcellaire permettant l'identification des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux est déjà financée par la convention de financement 2016CONV498.

La présente convention couvre l'ensemble des dépenses nécessaires aux premières acquisitions foncières identifiées à l'issue de l'enquête parcellaire, en ce compris :

- Les missions de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage (agent foncier) nécessaires à la définition de la stratégie foncière, sa validation et sa mise en œuvre ;
- Le paiement des indemnités négociées à l'amiable et des indemnités d'expropriation le cas échéant, après validation de la Direction Immobilière de l'Etat.

## **1.3 Délai de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études (hors acquisitions foncières) dans un délai de 33 mois à partir de la notification de la Convention.

Le calendrier prévisionnel de la phase PRO est joint en annexe 2 à la présente convention.

## **ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT)**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris.

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

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

Par ailleurs, dans le cadre du pilotage du Nouveau Grand Paris, Île-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports et de la mobilité, a été mandaté par le comité de pilotage interministériel du 28 Août 2013, pour assurer la coordination des études menées par SNCF Réseau sous son périmètre de maîtrise d'ouvrage (MOA) et les études menées par la SGP sous sa maîtrise d'ouvrage concernant le projet de ligne 15 Sud du métro. Il a mis en place une instance de pilotage partenarial associant la SGP, SNCF Réseau, la Région et l'Etat et une méthode de travail partagée afin d'assurer le suivi des Etudes préliminaires (EP), d'Avant-Projet (AVP) et Projet (PRO).

### **2.2 La Société du Grand Paris**

Les missions de la Société du Grand Paris sont d'une part de réaliser le métro du Grand Paris Express (GPE) et d'autre part, de financer des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris, dont les études désignés par la présente convention

Concernant le premier point, la Société du Grand Paris assure une coordination d'ensemble du projet global GPE entre les travaux sous sa maîtrise d'ouvrage et ceux sous maîtrise d'autres MOA, y compris pour les éventuels projets urbains et de transport en interface ainsi que pour les relations avec Île-de-France Mobilités (intermodalité, interconnexions, comité sécurité).

### **2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération**

#### **2.3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage**

Conformément aux dispositions des articles L. 2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, en application de la loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, SNCF Réseau transfèrera à la SA SNCF Gares et Connexions ses biens, droits, obligations et autorisations de toute nature attachés à la gestion des gares de voyageurs.

A compter de cette date, la SA Gares et Connexions sera donc le maître d'ouvrage de la gare de Bry Villiers Champigny. Afin que la SA SNCF Réseau reste maître d'ouvrage de la totalité de l'opération :

- la SA Gares et Connexions devra lui transférer sa maîtrise d'ouvrage afférente à la gare (bâtiment voyageurs et quais).
- SNCF Mobilités devra lui transférer sa maîtrise d'ouvrage afférente aux nouvelles voies de garage et de maintenance).

Une convention devra être établie, à cet effet, entre SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et SNCF Mobilités avant démarrage des études sur les périmètres SNCF Gares et Connexions et SNCF Mobilités.

Le maître d'ouvrage unique s'engage sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 1.3. ;
- le respect des règles de l'art.

## **2.4 Les financeurs**

### **2.4.1 Identification**

Le financement de la présente convention est assuré par :

- l'Etat,
- la Société du Grand Paris,
- la Métropole du Grand Paris,
- la région Ile-de-France, dans le cadre du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express adopté le 20 mars 2019,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de Seine-et-Marne,
- l'établissement public territorial « ParisEstMarne&Bois ».

### **2.4.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la fourniture des acquisitions de données et la réalisation des études et acquisitions foncières objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.2 de la présente convention.

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

Il convient notamment de noter que le besoin de financement des acquisitions de données, de la réalisation des études de conception détaillée et des premières acquisitions foncières, objet de la présente convention se base sur l'AVP approuvé par SNCF Réseau.

Dans le cas où ce dernier devait être modifié, il pourrait être envisagé d'engager des montants complémentaires par voie d'avenant, selon les conditions définies à l'article 10.1.

## ARTICLE 3 - Modalités de financement et de paiement

### 3.1 Coût d'objectif des études PRO

L'établissement des coûts en euros courants est fait :

- à partir des indices connus à la date de conclusion de la convention ;
- puis de l'application d'une hypothèse d'évolution de l'indice TP 01 de 1,8 % par an au-delà.

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué à 16 420 000 € HT CE mars 2019, soit **17 200 000** € HT courants prévisionnels.

Une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet est reprise ci-dessous :

Montants en € HT en euros courants prévisionnels	
Postes de dépenses	Montant
Maîtrise d'œuvre (MOE)	9 530 000
MOA	3 000 000
Autres dépenses de MOA	1 350 000
Acquisition de données d'entrée	1 600 000
Acquisitions foncières	1 720 000
<b>TOTAL</b>	<b>17 200 000</b>

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

### 3.2 Plan de financement

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

Financier	Montant	Part
Etat	2 000 000 €	11.63%

Région d'Île-de-France	3 000 000 €	17.44%
SGP	5 160 000 €	30,00%
Métropole du Grand Paris	3 680 000 €	21.40%
Département du Val-de-Marne	700 000 €	4.07%
Département de Seine-et-Marne	1 330 000 €	7.73%
L'EPT ParisEstMarne&Bois	1 330 000 €	7.73%
<b>TOTAL</b>	<b>17 200 000 €</b>	<b>100 %</b>

Ce plan de financement ne préjuge ni des financeurs ni des clés qui seront retenus *in fine* pour le financement de la phase travaux du projet.

### **3.3 Engagement**

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention de financement, dans un souci de respecter le planning général de réalisation de ces études, font parties intégrantes de la présente convention et sont ainsi prises en charge par les financeurs.

## **ARTICLE 4 - Modalités de versement des crédits par les financeurs**

### **4.1 Régime de TVA**

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 ou de SNCF Gares et Connexions, les financements objet de la présente convention en tant que subvention d'équipement ne sont pas soumis à TVA.

### **4.2 Modalité de versement des acomptes**

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement des études.

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

Les demandes d'acompte seront établies en euros courants.

Le dossier de demande de versement comprend les pièces suivantes.

#### a – versement des acomptes par l'Etat

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.1, 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 3.3 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

#### b-versement des acomptes par la Région

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

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 2.3;

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

#### c – Versement des acomptes par la SGP

SNCF Réseau procède auprès de la Société du Grand Paris aux appels de fonds selon les modalités suivantes :

- SNCF Réseau procède à des appels de fonds sous forme de factures d'acomptes. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des acquisitions de données, des études et acquisitions foncières par le besoin de financement visé à l'article 3.1. Ils sont accompagnés d'un certificat détaillé d'avancement des études visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau.
- L'échéancier de versement des fonds est présenté en annexe 3

#### d) Versement des acomptes par la Métropole du Grand Paris

SNCF Réseau procède auprès de la Métropole du Grand Paris aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds sous forme de facture d'avance correspondant à 30 % de la participation de la MGP aux acquisitions de données, études et acquisitions foncières, objet de la présente convention, **soit la somme de 1 104 000 € courants ;**
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle de 30% aura été consommée, SNCF Réseau procédera à des appels de fonds sous forme de factures d'acomptes dans la limite de deux appels de fonds par an. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des acquisitions de données, des études et acquisitions foncières par le besoin de financement visé à l'article 3.1. Ils sont

accompagnés d'un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention, et d'un certificat détaillé d'avancement du projet visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau.

e) Versement des acomptes par les départements de Seine et Marne et l'établissement public territorial ParisEstMarne&Bois.

Les demandes de versement d'acomptes auprès des départements de Seine et Marne et de l'établissement public territorial ParisEstMarne&Bois, ainsi que de la Métropole du Grand Paris comprendront les éléments suivants :

- un courrier de demande de subvention avec la référence de la subvention (nom de l'opération et de la convention),
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention,
- un certificat d'avancement des acquisitions de données, études et acquisitions foncières signés par SNCF Réseau.
- 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,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

f) Versement des acomptes par les départements du Val de Marne

Les demandes de versement d'acomptes auprès des départements du Val de Marne comprendront les éléments suivants :

- un courrier de demande de subvention avec la référence de la subvention (nom de l'opération et de la convention),
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention,
- un certificat d'avancement des acquisitions de données, études et acquisitions foncières signés par SNCF Réseau.
- 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,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations;

e) Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés est plafonné à 80% pour la subvention de la Région conformément au Règlement budgétaire et financier de la Région.

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la SGP au bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la SGP définie au plan de financement visé à l'article 3.2

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la métropole du Grand Paris au bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la MGP définie au plan de financement à l'article 3.2.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les départements du Val de Marne, de Seine et Marne et de l'établissement public territorial Paris Est au bénéficiaire est plafonné à 95% de leur participation respective définie au plan de financement à l'article 3.2, par dérogation aux règlements budgétaire et financier.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du bénéficiaire.

#### **4.3 Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.2 signés par le représentant légal dûment habilité de SNCF Réseau. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde par la région Île-de-France 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.

#### **4.4 Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage unique doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.2 et 4.3. Dans la mesure du possible, les financeurs font 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 à la connaissance du maître d'ouvrage, éventuellement sous forme électronique.

#### **4.5 Domiciliation**

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

	<b>N° SIRET</b>	<b>Adresse de facturation</b>	<b>Nom du service</b>	<b>N° téléphone/ adresse électronique</b>
<b>Etat</b>		21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA- SPOT - CBSF	01 40 61 86 60

<b>SGP</b>	525 046 017 00030	30 avenue des Fruitiers 93200 Saint Denis	Agence comptable Service de centralisation des factures	agence. <a href="mailto:comptable@societedugrandparis.fr">comptable@ societedugrandparis.fr</a>
<b>Île-de-France Mobilités</b>				
<b>Région</b>	23750007900312	2 rue Simone Veil 93400 Saint Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité	
<b>Département du Val- de-Marne</b>	22940028800010	Hôtel du département 94054 Créteil Cedex	DTVD	01.49.56.53.10 Dtvd- Comptabilite@valdemarn e.fr
<b>Département de Seine-et-Marne</b>	227 700 010 00019	Département de Seine- et-Marne Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX	Direction des Transports	<a href="mailto:SAFDT@departement77.fr">SAFDT@departement77.f r</a>
<b>EPT <u>ParisEstMarne&amp;Bois</u></b>	20005794100011	14, rue Louis Talamoni 94500 champigny-sur-Marne	Direction des Finances	01 48 71 52 92
<b>Métropole du Grand Paris</b>	200 054 781 00022	15-19 avenue Pierre Mendès-France CS 81411 75646 PARIS Cedex 13	Direction des finances	Michaël POUPARD Responsable budgétaire et comptable <a href="mailto:michael.poupard@metropolegrandparis.fr">michael.poupard@metrop olegrandparis.fr</a>
<b>SNCF Réseau</b>	412 280 737 20 375	Direction Finances et achats 15-17 rue Jean- Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Unité Crédit management	Patricia LANGELEZ – Gestionnaire financier Tel. : 01.85.57.96.70 / Fax 01.71.92.61.64 / patricia.langelez@reseau.sncf.fr

#### 4.6 Caducité des subventions

##### - Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

**- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne**

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité :

- En matière de demande de versement d'un premier acompte

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

- En matière de demande de versement du solde

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

**- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département du Val de Marne**

Conformément au Règlement budgétaire et financier du Département du Val de Marne, le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai fixé par la convention conclue avec son bénéficiaire pour réaliser les opérations prévues au titre de la convention. A défaut, la subvention sera reversée au département.

En tout état de cause, ce délai ne pourra pas excéder 5 ans à compter du vote de celle-ci et jusqu'à la réalisation des opérations prévues au titre de la convention.

Lorsque des circonstances particulières le justifient, il peut être dérogé à ces délais par délibération de la commission permanente.

Le bénéficiaire devra présenter une demande à cet effet.

#### **4.7 Comptabilité de l'opération**

Le maître d'ouvrage unique s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux acquisitions de données, études et acquisitions foncières relevant de l'opération faisant l'objet de la présente convention.

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

## **ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit**

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

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

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

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

En cas de non-respect de ces dispositions, les financeurs se réservent la possibilité de suspendre ses paiements ou de demander le reversement des sommes correspondant aux dépenses insuffisamment justifiées.

L'autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'autorité organisatrice. Les maîtres d'ouvrage s'engagent 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.

## **ARTICLE 6 - Gestion des écarts**

### **6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif**

#### **- En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage unique s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 3.1, 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 aux financeurs en cas de trop perçu.

#### **- En cas de perspective de dépassement**

Au cours des études, s'il apparaît que le coût d'objectif visé à l'article 3.1 ne peut être respecté malgré toutes les mesures correctives proposées, le maître d'ouvrage fournit aux financeurs et Île-de-France Mobilités 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.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du Comité des financeurs visé à l'article 7.3, le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 3.1. Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, Île-de-

France Mobilités et le maître d'ouvrage. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 1.3 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maître d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

## **ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération**

### **7.1 Gouvernance du Grand Paris Express**

La gouvernance du Projet se poursuit dans le cadre de la mission de coordination sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités sur les interconnexions ferroviaires. Pour rappel, ce groupe de travail partenarial (DRIEA, Région, Île-de-France Mobilités, SGP, RATP, SNCF) est composé d'un comité technique et d'un comité de pilotage.

### **7.2 Comité de Suivi de la convention de financement**

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Ce Comité de Suivi de la convention de financement se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire. Ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions, en coordination avec la SGP en tant que coordinateur de l'ensemble des projets en interface (interconnexions et projet urbains). Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et la SGP en appui. Il fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce comité de suivi devra être transmis aux membres du Comité de Suivi de la convention de financement, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi de la convention de financement.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- la mise au point de la stratégie foncière et sa mise en œuvre,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2019 pour toute la période de réalisation.

### **7.3 Comité des financeurs de l'opération**

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce 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 du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la Convention de Financement décrit à l'article 7.2. 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 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

En outre, le Comité des financeurs se prononce et valide la stratégie foncière proposée par le maître d'ouvrage.

## **ARTICLE 8 - Propriété intellectuelle et diffusion des études**

### **8.1 Diffusion des études**

Le maître d'ouvrage transmet à l'ensemble des financeurs et à Île-de-France Mobilités les Résultats des études visées dans la présente convention en deux exemplaires papier et un exemplaire sous format CD-Rom.

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

Les Parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis, conformément à l'article 9.

### **8.2 Propriété intellectuelle**

Les Etudes et les résultats d'Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a réalisés, et qui demeure seul titulaire des droits de propriété intellectuelle.

Île-de-France Mobilités peut utiliser les Résultats des études pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en . 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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Île-de-France Mobilités s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par Île-de-France Mobilités.

Cette cession de droits est consentie pour l'Île-de-France, à titre gratuit et pour la durée de l'Opération « nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du transilien ».

### **8.3 Communication**

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la présente convention dans toute publication ou communication des Etudes, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'Etudes, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs et de SNCF Réseau.

## **ARTICLE 9 - Confidentialité**

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter les informations liées à cette convention, comme strictement confidentielles et non divulguables.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables :

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

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles telles que définies ci-avant :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies dans la présente convention sur le Projet,
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues ci-après,
- Conformément à l'article 1204 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

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

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

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

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles à l'autre partie,
- en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique ou à un tiers. Dans cette hypothèse, ils doivent informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

## **ARTICLE 10 Dispositions générales**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

#### Cession

Les Parties ne peuvent céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des Parties.

#### Règlement des litiges

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

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

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du tribunal administratif de Paris.

### **10.2 Résiliation de la convention**

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception.

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec accusé de réception, sauf :

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

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

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

### **10.3 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 9, 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 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6

Conformément aux dispositions de l'article 17 de son règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par la région court à compter du vote de la

délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

#### **10.4 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 : Contenu des études

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

**ANNEXE 1 :**  
**Contenu des études**

---

**Les livrables pour la phase PRO sont :**

- I. Dossier de Synthèse
  - 1. Note de Synthèse
  - 2. Synthèse des couts
    - 2.1 Notice de synthèse des couts
    - 2.2 Décomposition des couts
  - 3. Planning du projet
    - 3.1 Planning global de l'opération
    - 3.2 Planning détaillé des travaux
    - 3.3 Planning capacitaire
  - 4. Plans de synthèse
  - 5. Phasage travaux
  - 6. Etudes d'exploitation
  
- II. Dossier techniques
  - 1. Notices techniques
    - 1.1 Notice infra (tracé, voie, assainissement, terrassement, hydraulique, VRD)
    - 1.2 Notice OA (soutènements, VRD)
    - 1.3 Notice sous-systèmes (signalisation, IFTE, EALE, CEM, Telecom)
    - 1.4 Notice Gare
    - 1.5 Dévoiement de réseaux
  - 2. Pièces graphiques
    - 2.1 Plans Ouvrage d'art
    - 2.2 Plans VRD
    - 2.3 Plan Amiante (si nécessaire)
  
- III. Avis CSPS
  
- IV. Mesure environnementales
  
- V. Plan de Synthèse
  
- VI. Analyse de risques
  
- VII. Données d'entrée
  
- VIII. Cahier photos



**ANNEXE 3 :**  
**Échéancier prévisionnel des appels de fond du maître d'ouvrage**

---

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF**

<b>Echéancier € courants</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	773 256	784 884	441 860	<b>2 000 000</b>
<b>Région</b>	1 159 884	1 177 326	662 790	<b>3 000 000</b>
<b>Métropole du Grand Paris</b>	1 422 791	1 444 186	813 023	<b>3 680 000</b>
<b>Département de Seine-et-Marne</b>	514 215	521 948	293 837	<b>1 330 000</b>
<b>Département du Val-de-Marne</b>	270 640	274 709	154 651	<b>700 000</b>
<b>EPT Paris Est Marne et Bois</b>	514 215	521 948	293 837	<b>1 330 000</b>
<b>Société du Grand Paris</b>	1 995 000	2 025 000	1 140 000	<b>5 160 000</b>
<b>Total</b>	<b>6 650 001</b>	<b>6 750 001</b>	<b>3 799 998</b>	<b>17 200 000</b>