

2025

## Pôle de Poissy

Convention de financement relative  
aux études PRO du périmètre  
intermodal et Travaux du Secteur  
Nord (PRO-REA 1)

Convention n°



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

 **Région  
île de France**



**Yvelines**  
Le Département



GRAND PARIS  
**SEINE  
& OISE**  
COMMUNAUTÉ URBAINE

## Table des matières

Table des matières .....	2
0. Préambule .....	6
0.1. Objectifs du Projet .....	6
0.2. Historique .....	6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	6
0.4. Caractéristiques principales du Projet .....	6
0.5. Coût d'objectif global du Projet .....	6
0.6. Modalités d'actualisation .....	7
0.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....	7
1. Définitions .....	8
2. Objet de la convention .....	8
2.1. Périmètre de la convention .....	9
2.2. Délais de réalisation .....	9
3. Rôles et engagements des parties .....	9
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage .....	10
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	10
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	10
3.3. Les financeurs .....	11
3.3.1. Identification .....	11
3.3.2. Engagements .....	11
4. Modalités de financement et de paiement .....	11
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	11
4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	12
4.3. Plan de financement .....	12
4.4. Modalités de paiement .....	13
4.4.1. Echancier des appels de fonds .....	13
4.4.2. Versement d'acomptes .....	13
4.4.3. Versement du solde .....	14
4.4.4. Paiement .....	15
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	15
4.5. Caducité des subventions .....	17
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	17
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement .....	17
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département des Yvelines .....	18
4.6. Comptabilité du bénéficiaire .....	18
5. Gestion des écarts .....	18

5.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet.....	18
5.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	19
6.	Modification de l'avant-projet.....	19
7.	Modalités de contrôle .....	21
7.1.	Par les financeurs .....	21
7.2.	Par Île-de-France Mobilités.....	21
7.3.	Intervention d'experts .....	21
8.	Modalités d'audit .....	21
9.	Organisation et suivi de la convention.....	21
9.1.	Le comité de pilotage.....	22
9.2.	Le comité des financeurs.....	22
9.3.	Le comité technique.....	24
9.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance.....	25
9.5.	Suivi de la communication institutionnelle .....	25
10.	Diffusion des études et propriété intellectuelle .....	25
11.	Confidentialité .....	26
12.	Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....	27
13.	Dispositions générales.....	28
13.1.	Modification de la convention .....	28
13.2.	Règlement des litiges .....	28
13.3.	Résiliation de la convention .....	28
13.4.	Date d'effet et durée de la convention .....	29
13.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	29
ANNEXES	.....	36
	Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€) .....	37
	Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations .....	38

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 désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 19/06/2024,
  
- **Le Département des Yvelines**, représenté par Monsieur le Président du conseil départemental des Yvelines, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par la délibération n° du Conseil départemental du 27 juin 2025,
  
- **La Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise**, dont le siège est situé immeuble Autoneum rue des Chevries 78410 Aubergenville, représentée par Cécile Zamitt Popescu, Présidente de la Communauté urbaine, dûment mandaté par la délibération n°CC\_2025-06-26\_ en date du 26 juin 2025,

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

**En deuxième lieu,**

- **La Communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise**, dont le siège est situé immeuble Autoneum rue des Chevries 78410 Aubergenville, représentée par Cécile Zamitt Popescu, Présidente de la Communauté urbaine, dûment mandaté par la délibération n°CC\_2025-06-26\_ en date du 26 juin 2025,

Ci-après désigné comme « la **Communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise** », ou « **GPS&O** », ou « le bénéficiaire » ou « le maître d'ouvrage »,

**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 son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_,

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

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 l'expropriation ;

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

**Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/015 du 11 janvier 2017, approuvant le DOCP et les modalités de la concertation du projet de pôle de Poissy ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/902 du 13 décembre 2017, approuvant le bilan de la Concertation ;

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

**Vu** le Contrat Yvelines Territoires de Grand Paris Seine et Oise signé le 18 avril 2019 par le conseil départemental des Yvelines, la Communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise et les communes de Conflans-Sainte-Honorine, Mantes-la-Jolie, Les Mureaux et Poissy ;

**Vu** la délibération n°2020/504 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant le Schéma de principe du pôle de Poissy ;

**Vu** la délibération n°2020/708 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 approuvant l'avenant à la convention de financement relative aux études du schéma de principe et de l'enquête publique et désignant la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise comme maître d'ouvrage des schémas de principe et enquête publique ;

**Vu** la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 modifiée, portant délégations d'attribution du conseil régional à sa commission permanente ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

**Vu** la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du \_\_\_\_\_ approuvant l'Avant-Projet relatif au périmètre intermodal du pôle de Poissy ;

**Vu** la délibération n° CP/CR 20xx-xx du \_\_/\_\_/\_\_ du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil communautaire de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise du 10/04/2025 approuvant l'avant-projet et le plan de financement du pôle de Poissy.

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil départemental du 27/06/2025 approuvant la présente convention.

## 0. Préambule

Les éléments indiqués dans le préambule sont donnés à titre informatif, non contractuel.

Avec 33 000 voyageurs quotidiens, la gare de Poissy est un pôle d'échange de l'Ouest francilien de premier plan. Aujourd'hui la gare est desservie par le RER A, la ligne J du transilien et 39 lignes de bus réparties sur deux gares routières. Le pôle est traversé par des routes départementales accueillant des flux de transit important (> 18 000 véhicules/jour sur RD30).

Le quartier de gare de Poissy est stratégique, car il présente un fort potentiel de densification et de renouvellement urbain. Sa desserte sera fortement renforcée à moyen et long termes par l'arrivée de nouveaux modes de transports structurant et l'amélioration des modes déjà présents :

- Le prolongement du RER E à l'Ouest, depuis Haussmann-Saint-Lazare vers la Défense et le Mantois dont la gare de Poissy constitue une desserte importante ;
- La deuxième phase du projet Tram express 13 (TGO) entre Saint-Germain-en-Laye et Archères dont le tracé urbain passe à proximité immédiate de la gare de Poissy ;
- Les opérations du schéma directeur de la ligne A du RER dont l'un des objectifs est d'améliorer la gestion des situations perturbées ;
- Le TCSP RD190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine qui permettra d'améliorer l'offre de transport depuis la boucle de Chanteloup vers le pôle de Poissy.

De plus, l'accès au pôle pour les modes actifs sera amélioré depuis Carrières-sous-Poissy par la création d'une passerelle de franchissement de la Seine en lieu et place des vestiges de l'ancien pont.

Ainsi, inscrit dans un contexte urbain et paysager remarquable, le pôle gare de Poissy est au coeur d'un secteur voué à se transformer avec l'arrivée d'EOLE et les projets urbains en cours de réalisation. L'arrivée prochaine de lignes structurantes est l'occasion d'anticiper et de réinterroger l'organisation des flux autour du futur pôle d'échanges multimodal.

Le Schéma directeur cyclable de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise, permet d'améliorer le rabattement vélos aux pôles et d'optimiser les déplacements du quotidien de courte distance.

### 0.1. Historique

En 2015-2016, Île-de-France Mobilités a piloté des études de faisabilité en concertation avec les collectivités territoriales. Ces études ont abouti à l'approbation d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France le 11 janvier 2017.

Ce DOCP a été le support d'une concertation publique, pilotée par Île-de-France Mobilités, entre le 12 juin et le 13 juillet 2017 dont le bilan a été approuvé au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France le 13 décembre 2017.

Ce même Conseil a désigné la communauté urbaine Grand-Paris Seine & Oise (GPS&O) comme pilote des études de schéma de principe.

En 2019, GPS&O a mené une étude urbaine.

En octobre 2020, le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 a approuvé le Schéma de principe (SDP) du pôle-gare.

De 2022 à 2024, GPS&O a réalisé les études d'Avant-Projet d'aménagement du pôle-gare.

Les réflexions sur l'avenir du pôle de Poissy ont nécessité l'exécution d'études depuis presque une dizaine d'années, en raison du caractère routier du site et de la coordination avec de nombreux projets connexes d'autres maîtrises d'ouvrage publiques et privés.

En effet, le pôle de Poissy concentre un trafic routier important, notamment de transit en raison de la présence du franchissement de Seine : plus de 35 000 véhicules par jour sur la RD190 sur le pont de Poissy et plus de 18 000 véhicules par jour sur la RD30.

Le secteur du pôle accueillera également de nombreux projets connexes d'infrastructures (arrivée du tramway T13 phase 2, réaménagement du carrefour Pigozzi, prolongement du boulevard de l'Europe,

création d'une passerelle de franchissement de Seine pour les modes actifs, Travaux EOLE gare SNCF) et de développement économique (nouveau campus vert de Stellantis).

Ainsi, GPS&O a fait évoluer le périmètre et le programme du projet de pôle entre le Schéma de principe et l'AVP pour répondre aux enjeux et contraintes opérationnelles liées :

- au nouveau système viaire imposé par la fermeture d'une partie de la RD30 définie lors du DOCP (donc nécessité de restituer un nouvel itinéraire routier départemental sur les berges de Seine),
- au changement de maîtrise d'ouvrage intervenu post-Schéma de principe entre le CD78 et GPS&O pour l'opération du carrefour rue du Bac / Port,
- à la cohérence des aménagements piétons (aménagement d'une passerelle piétonne définitive et accessible aux PMR au-dessus de la RD190),
- à la nécessaire prise en compte de la modernisation des réseaux existants sur le périmètre initial,
- à l'augmentation conséquente du nombre d'équipements vélos (multiplié par trois à la demande d'Île-de-France Mobilités).

En conséquence, la création du nouvel itinéraire routier départemental (rue du Port /rue du Bac) et la programmation d'une passerelle piétonne définitive, sont des éléments de programme définis dès le DOCP et qui ont été étudiés dans l'AVP.

La modernisation des réseaux et l'augmentation du nombre d'équipements vélos, sont des éléments de programme dont le projet de pôle est le fait générateur.

Cette extension du périmètre du projet et l'évolution du programme sur le périmètre initial du Schéma de Principe ont fait l'objet d'un arbitrage favorable des financeurs à l'issue de l'AVP (comité des financeurs du 21/11/2024). Lors du comité de pilotage de février 2025, les collectivités ont acté l'abandon du projet de passerelle PMR Gambetta.

## **0.2. Objectifs du Projet de pôle**

Le projet porte sur le périmètre intermodal (gares routières, parcs de stationnements (y-compris parking vélo Île-de-France Mobilités), parvis, accessibilité piétonne, cyclable et routière), en complément des interventions programmées sur le périmètre ferroviaire dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'Ouest.

Le réaménagement du pôle de Poissy poursuit trois objectifs généraux depuis le DOCP :

- conforter l'attractivité du pôle de Poissy :
- requalifier et sécuriser les accès au pôle pour l'ensemble des usagers ;
- rationaliser le fonctionnement des gares routières.

Les phases d'études déjà réalisées suite au Schéma de principe – Diagnostic puis de l'Avant-projet - ont permis de mettre à jour les grands enjeux du projet (voir plan d'intention page suivante) :

- La lisibilité du site :
  - Développer des parcours clairs, dès la sortie des équipements de transports (gare SNCF/gare routière) ;
  - Améliorer en priorité la continuité des cheminements des modes actifs (piétons et cycles) ;
  - Assurer la continuité des revêtements de sols ;
  - Assurer un bon jalonnement par une signalétique efficace et lisible.
- Le confort et l'aménité des espaces publics :

- Améliorer la perception des espaces publics : aménager des espaces publics ouverts, confortables et sécurisants, par un éclairage harmonieux et un mobilier urbain adapté aux usages ;
- Répondre aux normes d'accessibilités ;
- Apporter un vocabulaire urbain cohérent en matière de mobiliers, revêtements, et végétaux, afin de limiter l'effet patchwork du centre urbain ;
- Apaiser le quartier de la gare en limitant la vitesse et en sécurisant les plus fragiles : piétons, cycles.
- La mise en œuvre d'un vrai projet de paysage :
  - Préserver au maximum le patrimoine végétal existant, et se rattacher ou recréer des continuités écologiques locales ;
  - Assurer la désimperméabilisation maximale possible des sols.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le projet de pôle de Poissy est inscrit :

- au SDRIF de 2013,
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au CPER 2015-2020 au titre des pôles multimodaux ;
- au CPER 2023-2027 au titre des pôles.

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de pôle vise à améliorer les conditions de rabattement à la gare pour l'ensemble des voyageurs par le redimensionnement des équipements d'intermodalité, ainsi que le cadre de vie des usagers du quartier de gare par le traitement de la qualité urbaine et paysagère des espaces publics.

Le programme du pôle de Poissy consiste à :

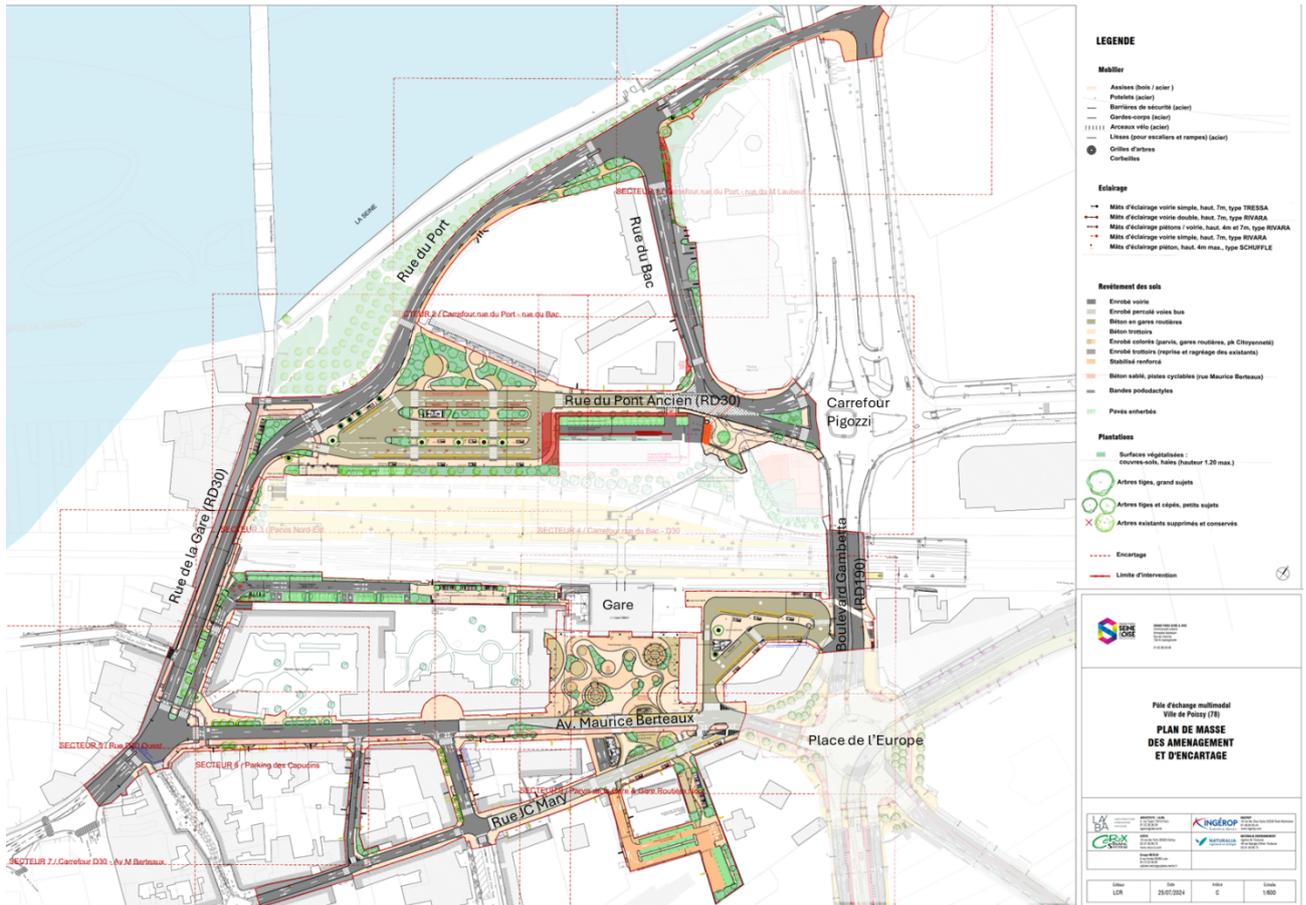
- Requalifier les parvis Sud et Nord,
- Réaménager les 3 stations bus, Nord, sud et av. Maurice Berteaux,
- Créer des voies bus avenue Maurice Berteaux et rue Pont ancien ouest en lieu et place de l'actuelle RD30,
- Réorganiser le plan de circulation (création d'une boucle côté sud pour les déposes minute et taxis, et un nouvel itinéraire routier départemental côté nord),
- Créer 602 places de stationnement vélos (238 places au nord et 364 places au sud) dont 290 places en consigne sécurisées, réparties sur trois emplacements,
- Requalifier les voiries existantes,
- Réhabiliter les parcs relais du PIR et des Lys

Le programme tient compte de la nécessité de :

- restituer l'itinéraire routier départemental,
- améliorer les cheminements piétons en sortie de gare Nord-Est,
- améliorer les rabattements en voiture au pôle,
- garantir l'interface avec le projet T13,

Le programme est également attentif au traitement architectural et paysager des espaces publics et prévoit d'augmenter les surfaces végétales par rapport à l'existant.

Le périmètre du projet de réaménagement des espaces publics du pôle de Poissy est le suivant :



### 0.5. Coût d'objectif global du Projet

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du \_\_\_\_\_ est de **48 220 000 € HT aux conditions économiques de Juin 2024**.

Il se décompose comme suit :

Périmètre intermodal Coûts détaillés (inclus frais MOA 6% / MOE 15% / PAI 10% pour les espaces publics et 15% pour parcs relais)	Avant-projet (en M€) CE 06/2024	Financement
<b>A. Zone Nord (sous total A)</b>		
Ecostation bus Nord	5,12	Droit commun Ile-de-France Mobilités
Voiries Nord	4,01	CPER

Parvis Nord-Ouest	0,28	CPER
Parvis Nord-Est et trottoir sur parcelle n° AW05	0,7	CPER
<b>B. Zone Sud (sous total B)</b>		
Ecostation bus Sud et quais avenue Maurice Berteaux et Jean-Claude Mary	4,6	Droit commun Ile-de-France Mobilités
Voiries et espaces publics Sud	6,75	CPER
Parvis Sud	2,27	CPER
<b>C. Réseaux des voiries</b>	2,33	GPS&O
<b>D. Parkings vélos</b> (libre accès-et consignes)	1,9	Droit commun Ile-de-France Mobilités
<b>E. Parkings relais du PIR et des Lys</b>	17,92	Droit commun Ile-de-France Mobilités
<b>F. Foncier</b>		
Acquisitions foncières Nord et Sud	1,04	CPER
Acquisitions foncières Parcelle n° AW05	1,3	GPS&O
<b>TOTAL coûts en M€ (A+B+C+D+E)</b> y compris acquisitions foncières	<b>48,22</b>	

Ce coût couvre les frais *d'avant-projet*, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

#### **0.6. Modalités d'actualisation**

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

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

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

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

#### **0.7. Rappel des conventions de financement antérieures relatives au "Projet de Pôle**

- 2018 : Convention de financement relative au schéma de principe et à l'enquête publique, d'un montant de 1 300 000€, conclue entre l'Etat, la Région, le Département des Yvelines et GPS&O
- 2020 : Avenant à la convention de financement relative au schéma de principe et à l'enquête publique, permettant d'intégrer une partie des études d'Avant-Projet.

#### **0.8. Objet et coûts de la présente convention**

Lors du comité des financeurs du 21 novembre 2024, les Parties se sont entendues sur la présente convention qui porte sur le financement des études PRO-DCE et d'une première phase de travaux du périmètre intermodal urbain.

Le coût estimatif des études PRO-DCE et de la première phase de travaux du périmètre intermodal urbain sous maîtrise d'ouvrage GPS&O est de 5,450 M€ aux conditions économiques de juin 2024, soit 5,776 M€ courants prévisionnels

## **1. 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 de *l'infrastructure* nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.

« **Périmètre conventionnel** » : désigne les étapes de l'Opération et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études » ;

« **Résultats des Études** » : désigne les études Projet (PRO) réalisés par le maître d'ouvrage.

## **2. Objet de la convention**

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études PRO relatives au périmètre intermodal du Secteur Nord et Sud du Pôle de Poissy;
- définir les conditions et modalités de financement des travaux relatifs au Secteur Nord du Pôle de Poissy;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatives au Secteur Nord et des études PRO relatives au Secteur Nord et Sud dans le respect du calendrier général du Projet de Pôle de Poissy ;
- 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 présente convention, la dénomination unique suivante :

**«Pôle de Poissy - Convention Etudes PRO du périmètre intermodal et Travaux du Secteur Nord (PRO-REA 1) ».**

## 2.1. Périmètre de la convention

### 2.1.1. Périmètre de l'Opération :

- Les études PRO/DCE, objets de la présente convention, portent sur l'ensemble du périmètre intermodal (secteur nord et sud) :



Les études PRO/DCE du périmètre intermodal objets de la présente convention ne portent pas sur les gares routières nord et sud qui sont financées par IDFM.

- La première tranche des travaux, objet de la convention dite REA1, sous maîtrise d'ouvrage de GPS&O, ne porte que sur le secteur nord :

Il s'agit des opérations suivantes :

- Rue du Bac/ rue du Port Ouest et Est,
- Carrefour rue de la gare/ rue du Pont Ancien,
- Parvis Nord-Ouest,
- Rue du Pont Ancien Est.

Le financement de l'opération « parvis nord-Est et cheminement sur la parcelle dite Chiquito » (Nord 6) est prévu dans le cadre de la convention CPER REA 2, compte tenu de son planning de réalisation concomitant au secteur Sud.

Les travaux du secteur nord objets de la présente convention ne portent pas sur la gare routière nord, ni le parking-relais qui sont financés par IDFM.



## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études et les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 60 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux objets de la convention figure en Annexe 2.

### **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.

À 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**

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

GPS&O est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2.1 de la présente convention.

GPS&O est maître d'ouvrage de l'ensemble du périmètre de réaménagement des espaces publics du pôle.

Une convention de co-maîtrise d'ouvrage lie GPS&O et le Département des Yvelines pour mener les études PRO et les travaux sur le domaine public routier départemental actuel et futur.

##### **3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des travaux et des études PRO du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Les tiers ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation du Projet.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

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

#### **Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement :**

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

Une attention particulière est portée :

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

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

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

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France). »

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le Département des Yvelines ;
- Grand Paris Seine et Oise

### 3.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

## 4. Modalités de financement et de paiement

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 5 776 000 € HT euros courants.

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

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.

### 4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

Pôle de Poissy – PRO REA 1		
Bénéficiaires	Poste de dépenses	Estimation des Coûts en € courants HT
GPS&O	Travaux des voiries du secteur Nord et parvis Nord-Ouest	3 627 386 €
	Foncier du secteur Nord	667 000 €
	Frais de MOA	184 076 €
	Frais de MOE	527 515 €
	PAI	443 956 €
	Révision de prix	326 067 €
<b>TOTAL</b>		<b>5 776 000€</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.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.) en comité des financeurs.

#### 4.3. Plan de financement

Pôle de Poissy - PRO et Travaux Secteur Nord (PRO-REA 1)					
5 776 000 € HT courants					
Clés de financement					
	Etat	Région	Département des Yvelines	GPS&O	Total
Bénéficiaire : GPS&O	866 400 €	2 021 600 €	1 444 000 €	1 444 000€	5 776 000 €
	15 %	35 %	25 %	25%	100%

#### 4.4. Modalités de paiement

##### 4.4.1. Échéancier des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître 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 transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

Le cas échéant, les financeurs informent le maître d'ouvrage des difficultés éventuelles posées par une évolution substantielle des échéanciers d'appels de fonds et proposent une solution. Si les difficultés persistent, les parties peuvent solliciter l'examen de ces difficultés par le comité de pilotage.

##### 4.4.2. 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 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Pour l'État 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 :

##### 4.4.2.1. *Demande de versement des acomptes auprès de la Région :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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.

##### 4.4.2.2. *Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

- 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 5.3 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.

#### 4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département des Yvelines :

La demande de versement d'acomptes sera réalisée au regard de l'échéancier prévisionnel des appels de fonds en annexe 1 et de la clé de financement définie à l'article 4.3. Elle comprendra :

- Une demande écrite signée du représentant légal du maître d'ouvrage, récapitulant à minima le montant total des sommes déjà versées et le montant demandé,
- L'état récapitulatif détaillé des dépenses acquittées justifiant la demande d'acompte et indiquant à minima leur nature, les bénéficiaires, les dates d'acquiescement et leurs montants, daté et signé du représentant légal du maître d'ouvrage et de son comptable public.

#### 4.4.2.4. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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'État aux bénéficiaires est plafonné : à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement. Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

Le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire :

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.
Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;

- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

Chacun de ces documents est daté et signé par le représentant légal des bénéficiaires.

Sur la base de ces documents, les bénéficiaires procèdent, 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.

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. Toute demande de solde est ferme et définitive.

#### 4.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'État :

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

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

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

#### 4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département des Yvelines :

La demande de solde comprendra :

- Une attestation d'achèvement des travaux,
- L'état récapitulatif final détaillé des dépenses acquittées justifiant la demande de solde et indiquant a minima leur nature, les bénéficiaires, les dates d'acquiescement et leurs montants.
- Une demande écrite récapitulant le montant total des sommes déjà versées et le montant du solde demandé en application du taux de financement précisé en article 4.3 et au regard d'un bilan récapitulatif des versements effectués par les autres financeurs,
- La liste des aides publiques perçues et leurs montants respectifs.

Chaque document sera daté et signé du représentant légal du maître d'ouvrage.

#### 4.4.4. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le bénéficiaire des dispositions de la convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme 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 4.4.2, 4.4.3 et à l'article 4.5 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.

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

- GPS&O sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00507	C781000000	59

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.driecat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driecat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département des Yvelines	2 Place André Mignot 78000 Versailles	Direction des mobilités / Sous-direction Politiques des Transports et Mobilités <a href="mailto:msainte-laudy@yvelines.fr">msainte-laudy@yvelines.fr</a>
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise	Immeuble Autoneum rue des Chevries 78 410 AUBERGENVILLE	Direction des finances

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. décret n°2019-748 du 18 juillet 2019 relatif à la facturation électronique dans la commande publique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>. Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés à la région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés via le lien dédié, avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse suivante : « [CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr](mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

#### Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

#### Modalités d'envoi des appels de fonds pour le Département des Yvelines :

Le dépôt sur Chorus Pro n'étant pas encore opérationnel, les appels de fonds seront adressés par courrier électronique à la sous-direction des Politiques des Transports et des Mobilités.

## **4.5. Caducité des subventions**

### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

L'Opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de Projet, celle-ci demeure donc valable jusqu'à l'achèvement de l'Opération 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 tard quatre (4) ans après la date de fin des travaux figurant sur l'échéancier (en annexe 1) des travaux annexé à la présente convention, le cas échéant actualisé lors d'un comité des financeurs. Au-delà, la Région se réserve le droit de considérer que l'opération est achevée au sens de l'article 10 de son règlement budgétaire et financier ; en conséquence de quoi elle interromprait définitivement ses versements.

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

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

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

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

### **4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État**

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

1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du code de la commande publique ;

3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à l'article 13 du décret n°2018-514 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

### **4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département des Yvelines**

La subvention du Département des Yvelines devient caduque et est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de signature de la présente convention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prolongé si le bénéficiaire établi avant la date d'expiration que les retards ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de demande du paiement du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de la présente convention de financement.

#### **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

### **5. Gestion des écarts**

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

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

#### **5.1. En cas d'économies par rapport au coût d'objectif de l'AVP**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

#### **5.2. En cas de dépassement du coût d'objectif de l'AVP**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 9.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

## **6. 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 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

## **7. Modalités de contrôle**

### **7.1. 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.

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

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, l'autorité organisatrice de la mobilité veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

### **7.3. 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.

## **8. Modalités d'audit**

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

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

## **9. Organisation et suivi de la convention**

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

### **9.1. Le comité de pilotage**

Sous la présidence du maître d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

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

Il se réunit autant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **9.2. Le comité des financeurs**

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

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

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

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

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;

- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

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

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **9.3. 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 du Projet.

### **9.4. 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'AOM 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'AOM et les financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

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 opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par le maître d'ouvrage.

## 10. 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 convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par le Projet, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmette à l'Autorité organisatrice les Études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les résultats des Études pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du Projet.

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

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 11.

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

## 11. Confidentialité

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

- rendus intermédiaires d'études de maîtrise d'œuvre en raison de leur statut non validé par les partenaires du comité de pôle.

Le maître d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, jusqu'à la mise en service du Projet et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles reçues du maître d'ouvrage:

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

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

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

## 12. Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports)

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Pôle de Poissy – PRO REA 1 » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les [cinq années] qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs.

Ce bilan est conforme au bilan indiqué à l'art. L1511-6 du Code des transports.

## **13. Dispositions générales**

### **13.1. 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 3.4.5 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.

### **13.2. Règlement des litiges**

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

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### **13.3. 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, 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 des bénéficiaires des subventions.

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 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 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 13.3.

#### **13.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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.

Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, la date de prise en compte des dépenses par l'État court à compter de la date de réception par l'État du dossier de demande de subvention.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

**Marc GUILLAUME**  
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour le Département des Yvelines,**

**Pierre Bédier**  
Président du Département des Yvelines

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise,**

**Cécile Zammit-Popescu**

Présidente de la Communauté urbaine

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)**

<b>GPS&amp;O</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	129 962		563 169			173 269	<b>866 400</b>
<b>Région Île-de-France</b>	303 250		1 314 053			404 297	<b>2 021 600</b>
<b>Département des Yvelines</b>				1 155 219		288 781	<b>1 444 000</b>

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux**

