

Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20151029-2015_B497-DE
Date de télétransmission : 05/11/2015
Date de réception préfecture : 05/11/2015



ACTE RENDU EXECUTOIRE
PAR APPLICATION DES
FORMALITES DE TELE-
TRANSMISSION AU
CONTROLE DE LEGALITE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 29 OCTOBRE 2015
PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2015_B497

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Approbation de la convention relative au financement des travaux d'allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence

Le 29 octobre 2015, le Bureau de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à la salle des Fêtes de Puyricard (Aix-en-Provence), sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 23 octobre 2015, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales

Etaient Présents :

JOISSAINS MASINI Maryse, président – ARDHUIN Philippe, membre du bureau, Simiane-Collongue – BARRET Guy, membre du bureau, Coudoux – BOULAN Michel, membre du bureau, Châteauneuf-le-Rouge – BRAMOULLÉ Gérard, vice-président, Aix-en-Provence – BURLE Christian, membre du bureau, Peynier – CANAL Jean-Louis, membre du bureau, Rousset – CESARI Martine, membre du bureau, Saint-Estève-Janson – CHARRIN Philippe, membre du bureau, Vauvenargues – CORNO Jean-François, membre du bureau, Rognes – CRISTIANI Georges, vice-président, Mimet – DAGORNE Robert, vice-président, Eguilles – DELAVET Christian, membre du bureau, Saint-Antonin-sur-Bayon – FABRE-AUBRESPY Hervé, vice-président, Cabriès – FERAUD Jean-Claude, vice-président, Trets – FILIPPI Claude, membre du bureau, Ventabren – FREGEAC Olivier, membre du bureau, Peyrolles-en-Provence – GROSSI Jean-Christophe, membre du bureau, Aix-en-Provence – JOISSAINS Sophie, membre du bureau, Aix-en-Provence – LAGIER Robert, membre du bureau, Meyreuil – LHEN Hélène, vice-président, Fuveau – MALLIÉ Richard, vice-président, Bouc-Bel-Air – MANCEL Joël, membre du bureau, Beaucueil – MEÏ Roger, vice-président, Gardanne – MERCIER Arnaud, vice-président, Venelles – PELLENC Roger, vice-président, Pertuis – PIZOT Roger, membre du bureau, Saint-Paul-lez-Durance – RAMOND Bernard, vice-président, Lambesc – SERRUS Jean-Pierre, membre du bureau, La Roque d'Anthéron – TALASSINOS Luc, membre du bureau, Gréasque

Excusé(s) avec pouvoir :

ALBERT Guy, membre du bureau, Jouques, donne pouvoir à FREGEAC Olivier – AMIEL Michel, vice-président, Les Pennes-Mirabeau, donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – CIOT Jean-David, membre du bureau, Le Puy-Sainte-Réparate, donne pouvoir à CANAL Jean-Louis – de SAINTDO Philippe, membre du bureau, Aix-en-Provence, donne pouvoir à JOISSAINS Sophie – GALLESE Alexandre, vice-président, Aix-en-Provence, donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – GUINIERI Frédéric, membre du bureau, Puyloubier, donne pouvoir à CHARRIN Philippe – LEGIER Michel, membre du bureau, Le Tholonet, donne pouvoir à BARRET Guy – MARTIN Régis, membre du bureau, Saint-Marc-Jaumegarde, donne pouvoir à MANCEL Joël

Excusé(s) :

GACHON Loïc, vice-président, Vitrolles – GERARD Jacky, vice-président, Saint-Cannat – JOUVE Mireille, membre du bureau, Meyrargues

Monsieur Guy BARRET donne lecture du rapport ci-joint.

03_2_10

BUREAU DU 29 OCTOBRE 2015

Rapporteur : Guy BARRET

Politique publique : Aménagement du territoire

Thématique : Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

**Objet : Approbation de la convention relative au financement des travaux d'allongement
des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence
Décision du Bureau**

Mes Chers Collègues,

Le présent rapport vise à approuver une convention financière, subséquente du CPER 2015-2020, conclue entre SNCF Réseau, le Conseil Régional PACA, l'Etat et la CPA pour le financement de l'allongement des quais de la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence à 225 mètres.

Le coût global de l'opération est de 2 356 000 € et la part CPA de 392 666 € (16,67%). Le démarrage des travaux est prévu pour juillet 2018.

Exposé des motifs :

Le Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 prévoit le financement d'opérations d'allongement de quais et de leur mise en accessibilité sur le périmètre ferroviaire.

Lors de l'arrêt de certains trains TER en gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (notamment les quadri-caisses), une partie des voitures se trouve en dehors des quais.

Cette situation est dangereuse pour les voyageurs et non conforme. L'allongement des quais côté voie 1 et voie 2 est donc nécessaire.

L'étude d'allongement des deux quais a fait l'objet d'un dossier d'initialisation réalisé en janvier 2007. Pour des raisons techniques, l'allongement des quais côté sud a été retenu. L'opération consiste à allonger les deux quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence de 55 ml pour obtenir une longueur totale de 225 ml, capable d'accueillir les TER quadri-caisses. Le démarrage des travaux est prévu pour juillet 2018 pour une mise en service en décembre 2019.

La gare Vamp est au cœur du projet CAP HORIZON Vitrolles porté par la CPA et la commune. Reconnu prioritaire par le programme public-privé Henri Fabre qui ambitionne de faire émerger en bordure de l'Etang de Berre un centre de référence mondial autour de la mécanique et des services innovants aux industries aéronautiques et navales, mais aussi biomédicales et du domaine des énergies, Vitrolles Cap Horizon doit permettre la transformation de la gare Vamp en pôle d'échanges organisé autour d'une gare basse (actuelle) et d'une gare haute (en haut de la cuesta), les deux étant reliées par un escalator. L'équipement permettra déjà de renforcer la liaison entre la gare, Airbus Hélicopters (ex Eurocopter), l'aéroport et le centre urbain. Parallèlement à la construction de cet équipement public, futur centre névralgique d'une zone qui va connaître de profonds bouleversements économiques et urbains, la CPA va déployer un vaste programme d'aménagement en termes de requalification urbaine et paysagère visant à concentrer sur une zone d'environ 30 hectares, entièrement rénovée et plus durable, les dynamiques de développement économique qui permettront aux grands donneurs d'ordre déjà présents sur la zone ou séduits par le programme Henri Fabre de disposer sur place de toute la logistique et la sous-traitance utile à leur développement.

Les travaux d'allongement des quais de la gare Vamp devront être réalisés en maintenant l'exploitation commerciale de la gare et les circulations ferroviaires. Les études d'Avant-Projet/Projet ont été réalisées courant 2014-2015 et précisent le programme et le budget de l'opération. Par ailleurs, un diagnostic de la conformité de la gare aux nouvelles réglementations PMR a été réalisé en début d'année 2015. Ce diagnostic liste l'ensemble des travaux à réaliser afin de rétablir cette conformité.

Le coût global de l'opération est de 2 356 000 € et la part CPA de 392 666 € (16,67%). La répartition du financement se définit comme suit :

<i>Procédures administratives</i> + Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	33,3333 %	785 334 €
Région	33,3333 %	785 334 €
CPA	16,6666 %	392 666 €
SNCF Réseau (participation globale)	16,6666 %	392 666 €
TOTAL	100,0000 %	2 356 000 €

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n°2013_A260 du Conseil communautaire du 19 décembre 2013 rendant le Bureau communautaire compétent pour approuver les conventions financières liées aux lignes ferrées du Pays d'Aix ;

VU la délibération n°2014_A088 du Conseil communautaire du 22 mai 2014, modifiée, déléguant une partie des attributions du Conseil au Bureau et notamment de prendre toute décision concernant la conclusion de tous contrats et conventions réserve faite de la délégation consentie par le Conseil au Président ;

VU l'avis de la Commission Aménagement de l'Espace et Mobilité du 14 octobre 2015 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** la convention relative au financement des travaux d'allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence ;
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer la convention et toutes les pièces relatives à cette affaire ;
- **DIRE** que les dépenses seront imputées sur l'AP n°2015-1/365/DI365AP.



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



CONTRAT DE PLAN ETAT REGION 2015-2020

Convention

Relative au financement
des travaux d'allongement des quais de
la gare de Vitrolles Aéroport Marseille
Provence
(ligne Paris-Lyon-Marseille km 840.011)

Conditions particulières

SPIRE n° 406628	ARCOLE n°	SIGBC n°
-----------------	-----------	----------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), représenté par Monsieur Stéphane Bouillon, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Michel Vauzelle agissant en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désignée « **La REGION** »

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, Madame JOISSAINS MASINI, agissant en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désignée « **LA CPA** »

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT son Président, ayant donné délégation à Monsieur Jacques FROSSARD, Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

L'Etat, La Région, la CPA et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	4
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	4
ARTICLE 3.	DELAJ PREVISIONNEL DE REALISATION.....	5
ARTICLE 4.	FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	5
4.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	5
4.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	5
4.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	5
4.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	6
ARTICLE 5.	APPELS DE FONDS.....	6
5.1	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	6
5.2	DELAIS DE CADUCITE.....	7
ARTICLE 6.	NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	7

ANNEXES

ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLIC.....

ANNEXE 2 : COUT, FONCTIONNALITES, DELAIS.....

ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

ANNEXE 4 : MOYENS ET CALENDRIER PREVISIONNEL DES EVENEMENTS DE COMMUNICATION
- SANS OBJET

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Le Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 prévoit le financement d'opérations d'allongement de quais et de leur mise en accessibilité sur le périmètre ferroviaire.

Lors de l'arrêt de certains trains TER en gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (notamment les quadri-caisses), une partie des voitures se trouve en dehors des quais. Cette situation est dangereuse pour les voyageurs et non conforme. L'allongement des quais côté voie 1 et voie 2 est donc nécessaire.

L'étude d'allongement de 55 ml des deux quais a fait l'objet d'un dossier d'initialisation réalisé en janvier 2007. Pour des raisons techniques, l'allongement des quais côté sud a été retenu.

Les études d'Avant-Projet/Projet ont été réalisées courant 2014-2015 et précisent le programme et le budget de l'opération.

Par ailleurs, un diagnostic de la conformité de la gare aux nouvelles réglementations PMR a été réalisé en début d'année 2015. Ce diagnostic liste l'ensemble des travaux à réaliser afin de rétablir cette conformité.

Il est à noter qu'à l'issue des études réalisées, aucune procédure administrative n'a été traitée. Elles devront donc l'être dans les phases futures.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet et des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointe en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études de projet et des travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération consiste à allonger les deux quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence de 55 ml pour obtenir une longueur totale de 225 ml, capable d'accueillir les TER quadri-caisses.

Sont aussi prévus les travaux de mise en conformité de la gare aux nouvelles réglementations PMR.

Les travaux devront être réalisés en maintenant l'exploitation commerciale de la gare et les circulations ferroviaires.

L'opération est décrite dans le dossier de synthèse de Projet. Le programme retenu à l'issue de la phase d'Avant-Projet / Projet est décrit en **annexe 2**.

Conditions de réalisation :

Il est à noter que les installations de chantier seront implantées en dehors du foncier ferroviaire et sur des emprises relevant du projet Cap Horizon. Ainsi, bien que ces installations de chantier ainsi que les accès au chantier aient été définis dans le dossier Projet, le projet Cap Horizon ne peut confirmer leur

mise à disposition à l'horizon du démarrage des travaux. Le risque est donc élevé de devoir reconsidérer les conditions de réalisation à l'horizon de démarrage des travaux, impactant sur le coût de l'opération.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle des travaux est de **9** mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau.

Il est toutefois à noter que l'ensemble des procédures administratives devra être traité préalablement au démarrage des travaux.

La date prévisionnelle de mise en exploitation est décembre 2019.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement de la phase REA de l'opération est joint en **Annexe 2** et est susceptible d'évoluer au lancement de l'opération.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des procédures administratives et des travaux est fixée, aux conditions économiques de juin 2013 à : **2 112 900 € HT**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué, pour une mise en service en avril 2019, à **2 356 000 € courants HT**, dont une somme de **87 344 euros courants** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ;

Dans le cas où le risque relatif aux conditions de réalisation décrit au paragraphe 2 se réalise, SNCF Réseau procédera avant le démarrage des travaux à un recalcul de ce besoin de financement et les parties s'entendront sur la suite à donner à ces évolutions.

4.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Procédures administratives + Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	33,3333 %	785 334 €
Région	33,3333 %	785 334 €
CPA	16,6666 %	392 666 €
SNCF Réseau (participation globale)	16,6666 %	392 666 €
TOTAL	100,0000 %	2 356 000 €

Conformément à l'article 6.5 des **Conditions générales**, les clés de financement des co-financeurs sont recalculées sur un besoin de financement hors participation de SNCF Réseau dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16 rue Antoine ZATTARA 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures – UPPR	04 86 94 68 63 pfp.sti.dreal- paca@developpement- durable.gouv.fr
Région	Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service des Infrastructures Nouvelles et Développement	04 91 57 57 64 ggainlet@regionpaca.fr
CPA	Communauté du Pays d'Aix Hôtel de Boadès 8 Place Jeanne d'Arc CS 40868 13626 Aix en Provence Cedex 1	Direction Préopérationnelle de l'Aménagement du Territoire	04 42 91 08 83 nbonfils@agglo- paysdaix.fr
SNCF Réseau	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 52 fatima.elarji@rff.fr

5.2 Délais de caducité

En application de l'article 10 des **Conditions générales** :

Un délai de **30** mois est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

Un délai de **24** mois après la mise en service est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom REFFET Frédérique
Adresse STI / UAPTD DREAL PACA, 16 rue Antoine Zattara, CS 70248, 13331 Marseille
cedex 03
Tél 06 84 33 75 89
E-mail frederique.reffet@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom BIAU Didier
Adresse Hôtel de Région 27 place Jules-Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Tél 04 91 57 54 39
E-mail dbiau@regionpaca.fr

Pour La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

Nom Catherine TEISSIER
Adresse CS 40868 - 13626 Aix-en- Provence Cedex 1
Tél 04 42 91 08 70 / 49 80
E-mail cteissier@agglo-paysdaix.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom Jacques FROSSARD
Adresse 10 place de la Joliette-les Docks-Atrium 10.4-BP 58404- 13567 Marseille Cedex 02
Tél +33 (0) 4 96 17 29 27
E-mail loic.coustet@reseau.sncf.fr

Fait, en 4 exemplaires originaux,

A, le

Le Préfet de Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Le Président du Conseil Régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Stéphane BOUILLON

Michel VAUZELLE

A, le

Le Président de la Communauté d'Agglomération
du Pays d'Aix

Le Directeur Territorial PACA,
SNCF Réseau

Maryse JOISSAINS MASINI

Jacques FROSSARD



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	13
ARTICLE 1. OBJET	13
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	13
ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET	13
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	13
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	14
ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET.....	14
6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	15
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE.....	15
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE	16
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	16
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RESEAU	17
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	17
7.1 DISPOSITIONS GENERALES.....	17
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	17
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RESEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	18
7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût.....	18
7.3.2 Pénalités sur les retards	18
7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis.....	19
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	19
8.1 REGIME DE TVA	20
8.2 VERSEMENT DES FONDS	20
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	21
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	21
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	22
ARTICLE 11. RESILIATION	22
ARTICLE 12. MODIFICATION.....	23
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION	23
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	23
ARTICLE 15. COMMUNICATION	23
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....	24
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	25

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que:

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF Réseau a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;
- Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;
- La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que :

Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants:

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2) visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

La présente **Annexe 1** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement et d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après. Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) ou organisme(s) public(s) ou privés, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est détaillé dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues du projet, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût du projet, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses réalisées pour production du solde détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle de production du solde.

L'annexe 4 : moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication précise les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives des MOA et financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF Réseau (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et du Code des transports précités.

SNCF Réseau informe les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF Réseau informe les financeurs des modalités de sélection, d'attribution du marché ou du contrat du maître d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF Réseau peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : [http://www.SNCF Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bilans-loti/](http://www.SNCF_Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bilans-loti/).

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité de pilotage sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois le comité de pilotage est composé a minima des représentants des Financeurs et de SNCF Réseau.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an. SNCF Réseau est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Comité technique et financier

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique et financier de l'opération sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois il est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

La participation de SNCF Réseau a fait l'objet d'échanges avec le(s) financeur(s) sur les hypothèses relatives à sa détermination.

6.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF Réseau conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

Plusieurs cas sont définis pour le calcul des frais de maîtrise d'ouvrage. Le cas applicable est précisé dans les **Conditions particulières** sous réserve du respect des conditions ci-dessus.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant inférieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est fixé forfaitairement à un montant qui ne peut être inférieur à :

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF Réseau
$100\ 000 < x \leq 500\ 000$	2 500 €
$50\ 000 < x \leq 100\ 000$	2 000 €
$0 < x \leq 50\ 000$	1 000 €

Ils sont alors présentés en liquidation en une fois lors de la présentation du solde.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant supérieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est calculé par application d'un pourcentage à l'assiette de coûts constituée des dépenses d'investissement de l'opération, estimée en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA).

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant - et où ces deux projets sont réalisés concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF Réseau.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

6.3 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF Réseau s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF Réseau dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux financeurs de se positionner sur la poursuite de l'opération.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

A ce titre, SNCF Réseau intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

SNCF Réseau alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur le financement par les fonds européens, et en particulier sur l'audit éventuel a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure. Les partenaires Financeurs s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études (indice ING) envisagés déjà publiés d'une part,
- et, d'un taux prévisionnel au-delà de juin de la même année d'autre part.

Le détail du besoin de financement figure à ***l'Annexe 2***, il met en évidence a minima :

- pour une opération en phase REALisation, le coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR) global, qui fait apparaître, le cas échéant, le coût prévisionnel de l'opération de développement d'une part, et le coût prévisionnel d'opérations de renouvellement-régénération, objets de la convention de financement, aux dernières conditions économiques connues
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût
- la provision pour risques et aléas
- les autres coûts d'acquisitions foncières par exemple.
- les hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF Réseau.

Le plan de financement définissant l'engagement financier de chaque contributeur est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Déduction faite de la participation du maître d'ouvrage SNCF Réseau définie au titre de l'Art. L. 2111-10-1. du code des transports, le plan de financement attribue à chaque Financier une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux,

6.5 Participation de SNCF Réseau

La participation de SNCF-Réseau aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire et exprimée en euros courants. Elle est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en annexe 2.

D'autres composantes de la participation, hors du champ couvert par l'alinéa précédent, peuvent être intégrées au plan de financement selon les mêmes modalités que les contributions des autres financeurs. Ces autres termes éventuels de la participation de RFF évoluent en fonction des dispositifs prévus dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF Réseau compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF Réseau, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF Réseau exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF Réseau bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF Réseau}]$. Autrement dit, SNCF Réseau bénéficie des économies en dessous de 90% du coût du projet, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF Réseau.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF Réseau est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'annexe 2, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation du/des Financier(s) hors SNCF Réseau.

Le Maître d'ouvrage SNCF Réseau s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative au projet et aux travaux. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

7.3 Intéressement du Maître d'Ouvrage SNCF Réseau sur le respect du coût d'objectif de réalisation, du délai d'objectif et de l'objectif de l'opération

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

Les pénalités et bonifications sont appliquées aux frais de maîtrise d'ouvrage (MOA + MOAD) dont le montant figure en ***Annexe 2***.

En cas de dépassement du montant financé (en € constants) au titre de la présente convention couvrant la phase de REALISATION, il sera appliqué à SNCF Réseau des pénalités pour surcoûts, dès lors qu'il est établi que la cause du dépassement des coûts pour respecter l'objectif relève complètement et uniquement de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces pénalités sont applicables à l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage, à la fois ses frais propres et ceux relevant de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Les pénalités se déclenchent dès le premier euro de dépassement. Leur montant est calculé par l'application d'un taux de 10% aux frais de maîtrise d'ouvrage globalisés en cas de dépassement de 0 à 10% (à € constants) de l'enveloppe CPDR + provision pour litiges non soldés, et 20% au-delà.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde, SNCF Réseau devant faire apparaître dans ses appels de fonds les 10 ou 20% de pénalités qu'il a au préalable appliqués sur les frais de maîtrise d'ouvrage. Les conditions de paiement du solde sont établies par le comité de suivi qui se réunit de droit lorsque le cas de dépassement du coût prévisionnel définitif de réalisation se présente.

En cas d'accostage de l'opération en dessous de 95% du coût d'objectif (CPDR, hors provision pour risques et aléas donc), la rémunération du maître d'ouvrage est augmentée d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées par rapport à ce montant (comparaison en € constants). Cette augmentation ne pourra pas dépasser 15% du montant de la rémunération des missions de maîtrise d'ouvrage. La bonification est constatée par le comité de suivi et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- L'effet de l'actualisation financière, des investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, les coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF Réseau du délai de réalisation des travaux de la présente convention permettant la mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans **l'Annexe 2** déductions faites des délais non maîtrisés par SNCF Réseau.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de suivi une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF Réseau, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF Réseau tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre MOA,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Absence ou retard de délibération des partenaires,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire.

Aléas exceptionnels

- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol,
- La découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux.

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

En cas de non-respect des objectifs poursuivis (cf. **Annexe 2**) constatés par les partenaires à la mise en œuvre de l'opération, un système de pénalités peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis.

ARTICLE 8. APPELS DE FOND

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque Financier, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF Réseau de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.
- Le versement du solde sera conditionné soit :
 - Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF Réseau des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF Réseau et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF Réseau avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

Les parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir

connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.

- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3** à la présente convention. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité de suivi technique et financier du projet.

Délai de paiement

Les Financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF Réseau appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF Réseau du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

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

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

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

SNCF Réseau conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération 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 cofinancée.

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF Réseau s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF Réseau lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prendra effet à la date de signature par les partenaires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage. Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des parties, en cas de non-respect par l'autre partie ou par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au(x) Financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF Réseau, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) Financier(s) du projet d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF Réseau informe les Financeurs des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du Maître d'Ouvrage, et citeront le(s) Financier(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le Maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le Maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF Réseau s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

Le présent document ¹est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Intitulé de l'opération : Allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence

Eléments de gouvernance :

La phase REALISATION, comprenant les procédures administratives requises et les travaux, de la présente opération est financée au titre du CPER 2015 – 2020 par l'Etat, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et SNCF RESEAU.

Un Comité de Pilotage composé des partenaires financiers est constitué afin d'assurer le suivi, la validation et le financement de l'opération programmée. Il est co-présidé par **le Préfet de Région ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant**. Il comprend, le cas échéant, un représentant de chacun des autres signataires

Eléments de programme ²:

L'opération consiste à allonger les deux quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence de 55 ml pour obtenir une longueur totale de 225 ml, capable d'accueillir les TER quadri-caisses.

Ces travaux s'accompagnent de l'obligation de réalisation de travaux de mise en conformité de la gare aux nouvelles réglementations PMR.

Les travaux devront être réalisés en maintenant l'exploitation commerciale de la gare et les circulations ferroviaires.

L'opération est décrite dans le dossier de synthèse de Projet. Le programme retenu à l'issue de la phase d'Avant-Projet/Projet est repris ci-après :

La voie V1 est en déblai, le quai V1 prolongé nécessite le reprofilage du talus existant et la mise en place d'un mur de soutènement en arrière de quai d'une hauteur variable allant de 3,50m à 3,76m. La voie V2 est globalement au niveau du terrain naturel, un mur de soutènement de faible hauteur sera réalisé en arrière du quai V2, dans le prolongement de l'existant.

Les aménagements relatifs à l'assainissement et au drainage sont prévus en continuités des dispositifs existant :

- assainissement de chaque quai réalisé via la mise en place un caniveau grille en
- arrière de quai.
- drainage de la plateforme assuré par un drain DN 300mm sous chaque quai.
- Eaux pluviales du bassin versant naturel côté V1 récupérées par la mise en place d'un fossé béton préfabriqué à barbacanes en tête du mur de soutènement.

Le phasage travaux proposé ci-dessus se décompose de la manière suivante :

- Phase 0 : Les travaux préparatoires seront effectués (dépose de clôtures, haubanage des poteaux caténaires, préparation des pistes d'accès, installations de chantier,...).
- Phase 1 : Les terrassements et la démolition du soutènement existant seront réalisés pour permettre la mise en place des murs.
- Phase 2 : Les murs de soutènement M1 et M2 seront mis en place (coffrage, ferrailage et bétonnage de la semelle du mur M1, mise en place des murs préfabriqués M1 et M2, imperméabilisation des faces enterrées des murs, mise en place du système drainant derrière le mur M1,...).

¹ Le contenu de la fiche sera peut-être à adapter selon que la convention de financement porte sur l'émergence ou exclusivement sur la seule phase AVP ou encore sur les phases PRO/REA

² Voir s'il y a lieu d'insérer une rubrique « finalités/objectifs » de l'opération distincte de celle relative au « programme » en considérant que celle-ci fera apparaître les informations relatives au programme physique (confer préambule du document « conditions générales »)

- Phase 3 : Le remblaiement derrière les murs M1 et M2 sera effectué. Le fossé FBPB sera mis en œuvre en tête du mur de soutènement côté V1
- Phase 4 : Les bordures FZ ainsi que les drains seront installés côté V1 et V2.
- Phase 5 : Les artères câbles existantes seront protégées et le corps du quai sera remblayé en GNT. Les caniveaux grilles, chambres, fourreaux seront intégrés aux quais.
- Phase 6 : Les dalles en béton armé recouvrant les quais seront coulées. Les équipements des quais seront alors installés (Haut-parleurs, Caméras, BEV, Pancartes de signalétiques et de sécurité,...)

La mise aux normes PMR consiste quant à elle à :

- Contraster la 1ère et la dernière marche des escaliers d'une bande de 10 cm minimum
- Installer des nez de marche contrastés
- Assurer la continuité de la main courante sur les paliers intermédiaires
- Ajouter des points lumineux afin d'obtenir un éclairage conforme
- Installer un guidage tactile au sol
- Installer de la vitrophanie (1,10 et 1,60 m)

Conditions de réalisation :

La réalisation des travaux est prévue sous interception de voie de nuit de manière à maintenir les circulations ferroviaires.

Les installations de chantier et les accès au chantier seront situés en dehors des emprises ferroviaires.

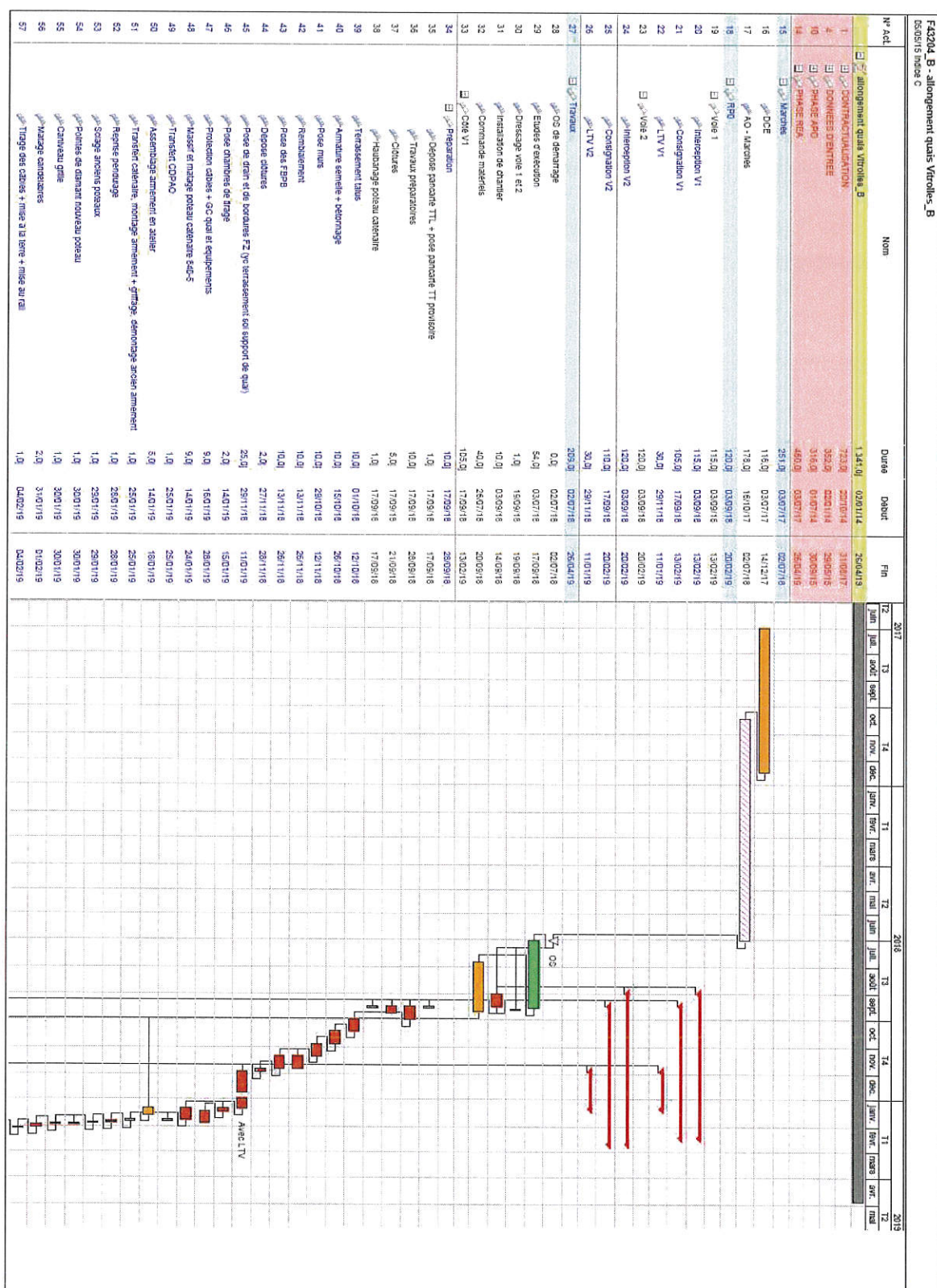
Éléments financiers :

A l'issue des Etudes Projet, le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation de l'opération est évalué à 2,292 M€ aux conditions économiques de juin 2013 et se décompose de la façon suivante :

€ aux conditions économiques de juin 2013	APO	REA						CPDR
		Allongement des quais				Adaptations PMR	TOTAL REA	
		Entreprises extérieures	Matières SNCF	SNCF Entrepreneur	TOTAL			
Travaux		1 148 108	236 774	11 543	1 396 425	29 600	1 426 025	1 426 025
Voie		461 273	134 149		595 422		1 190 844	1 190 844
Ouvrage d'art		532 748	33 756		566 504		1 133 007	1 133 007
Installations de sécurité		3 400	2 428	855	6 683		13 367	13 367
Installations télécom		16 773	5 866		22 639		45 277	45 277
IFTE caténaires		90 401	41 457	10 687	142 545		285 089	285 089
Energie électrique		23 514	4 833		28 347		56 695	56 695
Équipements de quais		20 000	14 285		34 285		68 570	68 570
Provision pour risques					279 285	4 440	283 725	283 725
MBP + PR					1 675 710	34 040	1 709 750	1 709 750
MOE	107 434				238 750	5 000	243 750	351 184
Rémunération MOA	24 424				57 434	20 920	78 354	102 778
Autres dépenses de MOA	47 381				81 000		81 000	128 381
Sondages géotechniques	17 029							17 029
Acquisition de données	18 331							18 331
CSPS	2 003				6 000		6 000	8 003
Enquête Réseau	3 005							3 005
Procédures administratives	7 012				75 000		75 000	82 012
TOTAL	179 238				2 052 894	59 960	2 112 854	2 292 092

Le coût de la phase REA, intégrant les procédures administratives est donc estimé à 2,113 M€ aux conditions économiques de juin 2013.

Calendrier prévisionnel de réalisation de la phase Réalisation jusqu'à la date de mise en service :



Convention de financement

Annexe 3

Calendrier des appels de fonds

ETAT RECAPITULATIF DES APPELS DE FONDS

OPERATION : *Etude de Travaux d'allongement des quais de la gare de Vitrolles
Aéroport Marseille Provence (ligne Paris-Lyon-Marseille km 840.011)*

MONTANT GLOBAL HT 2 356 000 €

Récapitulatif des acomptes prévisionnels					
Acompte	Objet	Echéancier prévisionnel d'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Commentaires
1	1 ^{ère} Appel de Fonds	1 ^{er} semestre 2016	471 200	20%	Sur présentation d'un certificat d'engagement de la phase REA
2	2 ^{ème} Appel de Fonds	2 ^{ème} semestre 2018	1 178 000	50%	Sur présentation d'un certificat d'avancement signé par le DO SNCF Réseau
3	3 ^{ème} Appel de Fonds	1 ^{er} semestre 2019	589 000	25%	Sur présentation d'un certificat d'avancement signé par le DO SNCF Réseau
4	4 ^{ème} Appel de Fonds	1 ^{er} semestre 2020	117 800	5%	Le solde sera conditionné à la présentation d'un D.G.D.
TOTAL			2 356 000	100%	

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

SANS OBJET

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Approbation de la convention relative au financement des travaux d'allongement des quais de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence

VU la délibération n°2014_A088 du 22 mai 2014, modifiée, portant délégation d'attributions au Bureau ;

Après en avoir délibéré, le Bureau de la Communauté du Pays d'Aix adopte à l'unanimité le rapport qui précède et le transforme en délibération.

Le Président de la Communauté du Pays d'Aix
Maryse JOISSAINS MASINI



04 NOV. 2015