

2020_CT2_155

OBJET : Mobilité - Entrées de ville et voiries communautaires - Approbation de deux conventions entre le Territoire du Pays d'Aix et la SNCF Réseau pour la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique et la réalisation des études AVP / PRO des ouvrages routiers et ferroviaires relatives au contournement Ouest des Milles sur la commune d'Aix-en-Provence

Le 8 octobre 2020, le Conseil de Territoire du Pays d'Aix, s'est réuni en session ordinaire au Complexe Sportif du Val de l'Arc à Aix-en-Provence, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président du Territoire le 2 octobre 2020, conformément à l'article L.5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – AMAR Daniel – AMIEL Michel – ARDHUIN Philippe – BARRET Guy – BENKACI Moussa – BIANCO Kayané – BONFILLON Béatrice – BOULAN Michel – BRAMOULLÉ Gérard – CANAL Jean-Louis – CESARI Martine – CHAUVIN Pascal – CIOT Jean-David – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – DELAVET Christian – DESVIGNES Vincent – DI CARO Sylvaine - FERNANDEZ Stéphanie – FREGEAC Olivier – GACHON Loïc – GARCIN Eric – GERARD Jacky – GOMEZ André – GOURNES Jean-Pascal – GRANIER Hervé – GRUVEL Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – LANGUILLE Vincent – MARTIN Régis – MERCIER Arnaud – MORBELLI Pascale – PELLENC Roger – PENA Marc – POUSSARDIN Fabrice – RAMOND Bernard – ROVARINO Isabelle – RUIZ Michel – SERRUS Jean-Pierre – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – TAULAN Francis – VINCENT Jean-Louis

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales : BURLE Christian donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – CONTÉ Marie-Ange donne pouvoir à PELLENC Roger – FILIPPI Claude donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – HUBERT Claudie donne pouvoir à PENA Marc – SANNA Valérie donne pouvoir à GRANIER Hervé

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : CHARRIN Philippe – JOISSAINS Sophie – KLEIN Philippe – MALLIÉ Richard – PAOLI Stéphane – PETEL Anne-Laurence – VENTRON Amapola – ZERKANI-RAYNAL Karima

Secrétaire de séance : BIANCO Kayané

Monsieur Robert DAGORNE donne lecture du rapport ci-joint.

RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE DU PAYS D'AIX

Mobilité

Entrées de ville et voiries communautaires

■ Séance du 08 octobre 2020

03_2_4

■ **Approbation de deux conventions entre le Territoire du Pays d'Aix et la SNCF Réseau pour la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique et la réalisation des études AVP / PRO des ouvrages routiers et ferroviaires relatives au contournement Ouest des Milles sur la commune d'Aix-en-Provence**

Madame le Président soumet au Conseil de Territoire le rapport suivant :

Dans le cadre de sa compétence relative à « la création, l'aménagement et l'entretien de voirie d'intérêt communautaire », la Communauté du Pays d'Aix a déclaré d'intérêt communautaire le projet de voirie de contournement Ouest du village des Milles par délibération n°2014_A045 du Conseil de Communauté du 15 janvier 2014.

Cette future voie a pour objectif de supprimer le trafic de transit dans le village des Milles, d'offrir une liaison plus directe vers le pôle d'échanges du Plan d'Aillane et le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, de désenclaver le quartier de la Badesse à l'issue de la suppression du passage à niveau n°9 par la SNCF Réseau et de fiabiliser l'offre de transport en commun vers le pôle d'activités.

La création de cette nouvelle voirie entre la RD18 - Route de Loqui au Nord et la RD9 au Sud nécessite de créer plusieurs ouvrages permettant de traverser la voie ferrée (liaison Aix-Etang de Berre), le chemin de la Valette ainsi que la rivière de l'Arc.

Lors des études préalables relatives au projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre, la SNCF Réseau a financé l'AVP du pont rail. Au cours des différents COPIL, la Métropole s'est

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201008-2020_CT2_155-
DE
Date de télétransmission : 20/10/2020
Date de réception préfecture : 20/10/2020

engagée à financer les travaux du pont rail, la SNCF conservant quant à elle la maîtrise d'ouvrage de la fermeture du PN9 et du rétablissement des modes doux du chemin de la Badesse.

En 2018, les études pré-DUP du projet de contournement Ouest des Milles portées par le Territoire du Pays d'Aix ont débuté avec, notamment, la mise au point de différentes variantes de tracés, la tenue d'une réunion publique de concertation assortie d'ateliers riverains et la réalisation d'un diagnostic faune et flore.

Le lancement prochain des études de la voirie de contournement en phase AVP nécessite qu'il soit fait de même pour les ouvrages routiers et ferroviaires. Ces études auront pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût des ouvrages, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation.

Le Territoire du Pays d'Aix souhaite donc solliciter la SNCF Réseau, en qualité de propriétaire des infrastructures et gestionnaire du réseau ferré national, afin qu'elle assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des ouvrages ferroviaires et routiers du projet.

Il est aujourd'hui proposé d'approuver deux conventions entre le Territoire du Pays d'Aix et la SNCF Réseau : la première vise à acter la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique sur le périmètre des ouvrages ferroviaires et routiers du contournement Ouest des Milles et la seconde permet le financement des études PRO du pont-rail et AVP/PRO du pont-route du projet réalisées par la SNCF Réseau. Les caractéristiques des conventions sont les suivantes :

Objet des conventions :

L'objet de la convention de maîtrise d'ouvrage unique est de désigner une maîtrise d'ouvrage unique pour la réalisation des études « projet » du pont-rail et « avant-projet et projet » du pont route du contournement Ouest des Milles et d'en définir ses modalités d'exercice.

L'objet de la convention de financement est la réalisation par SNCF Réseau des études « projet » du pont-rail et « avant-projet et projet » du pont route du contournement Ouest des Milles et d'en définir ses modalités de rémunération. Ces études comprennent notamment le détail du programme de l'opération, les études techniques et les estimations, la programmation des ressources et réservations SNCF nécessaires à la réalisation de l'opération, le planning et les conditions de réalisation de l'opération, ainsi que le retour de l'Autorité Environnementale concernant la saisine cas par cas

Délai des conventions :

La durée prévisionnelle des conventions de maîtrise d'ouvrage unique et de financement est de 12 (douze) mois sous réserve de la complétude des données d'entrée et de la notification des conventions au plus tard en novembre 2020.

Plan de financement des conventions :

Le besoin de financement pour le pont-rail est évalué à 370 000 € H.T (prestation non soumise à la TVA), dont une somme de 27 000 € correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Le besoin de financement pour le pont-route est évalué à 253 000 € H.T. soit 303 600 € T.T.C, dont une somme de 27 000 euros H.T. soit 32 400 euros T.T.C correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Appels de fonds de la convention de financement :

SNCF Réseau procèdera auprès de la Métropole aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1er acompte de 50 % du montant de sa participation à la prise d'effet de la présente convention de financement ;

- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des études. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière en euros courants. Ces acomptes seront accompagnés de certificats d'avancement des études signés par le Directeur de Projet SNCF Réseau.
- Le cumul des fonds appelés au titre des études ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants.

Après achèvement de l'intégralité des études, SNCF Réseau présentera le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant les dépenses de Maitrise d'œuvre et de Maitrise d'Ouvrage.

Financement de la convention :

Le Territoire du Pays d'Aix assurera le financement de la totalité des frais engagés pour les études objet de la convention.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de Territoire de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de Territoire du Pays d'Aix,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération n°2014_A045 du Conseil Communautaire de la CPA du 15 janvier 2014 déclarant d'intérêt communautaire le projet de voirie de contournement Ouest du village des Milles ;
- La délibération n°2014_A129 du Conseil Communautaire de la CPA du 3 juillet 2014 validant la création de l'autorisation de programme du projet de voirie de contournement Ouest du village des Milles pour un montant de 27M€ ;
- La délibération n°HN 005-8077/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire du Pays d'Aix ;
- L'avis de la Commission de Territoire Mobilité et Infrastructures de Transports du Territoire du 28 septembre 2020.

Où il le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient de valider les projet de conventions avec la SNCF Réseau afin de poursuivre les études de la voirie de contournement Ouest des Milles à Aix en Provence.

Délibère

Article 1:

Sont approuvés les projets de conventions entre le Territoire du Pays d'Aix et la SNCF Réseau pour la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique et la réalisation des études AVP / PRO des ouvrages routiers et ferroviaires relatifs au contournement Ouest des Milles sur la commune d'Aix en Provence

pour un montant évalué à 370 000 € H.T. pour le pont-rail et à 253 000 € H.T, soit 303 600 € T.T.C, pour le pont-route.

Article 2 :

Madame le Président du Territoire du Pays d'Aix ou son représentant est autorisée à signer les conventions et les différentes pièces afférentes à ce dossier.

Article 3 :

Les crédits nécessaires sont inscrits sur le budget 06, en section d'Investissement : opération budgétaire 4581162552, nature 4581, fonction 844, autorisation de programme DI5523AP.

Convention

relative au financement des études

« projet » du pont-rail du contournement des Milles et des études « avant-projet et projet » du pont route sur le chemin de la Valette au PK 18+115 sur la ligne 928000 de Rognac à Aix-En-Provence sur la commune des Milles

Conditions particulières

Comptes F58204 / G09702	ARCOLE	GCF
----------------------------	--------	-----

ENTRE LES SOUSSIGNES

Le Territoire du Pays d'Aix de la Métropole Aix-Marseille-Provence, agissant en vertu de la délibération de délégation de compétence du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire du Pays d'Aix n°HN 005-8077/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020, représentée par son Président en exercice, **Madame Maryse JOISSAINS MASINI**, ou son représentant, et dument autorisée par délibération n° du conseil de territoire du 8 octobre 2020,

Ci-après désigné « **La Métropole** »

Et,

SNCF Réseau Société anonyme au capital de 500 000 000 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **Monsieur Karim TOUATI**, Directeur Territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et la Métropole Aix-Marseille-Provence étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE.....	6
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	7
3.1 OBJET DES ETUDES.....	7
3.2 OBJECTIF ET PERIMETRES DES ETUDES.....	7
3.3 CONTENU DE L'ETUDE	8
3.4 DONNEES D'ENTREES NECESSAIRES AUX ETUDES A FOURNIR PAR LA METROPOLE.....	8
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	9
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	9
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE	9
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	9
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	10
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	10
7.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS	10
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	11
7.3 IDENTIFICATION.....	12
7.4 DELAIS DE CADUCITE.....	12
7.5 GESTION DES ECARTS.....	12
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	13
ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLICS	
ANNEXE 2 : SANS OBJET	
ANNEXE 3 : CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS	
ANNEXE 4 : SANS OBJET	

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- La convention de financement des études préliminaires et d'avant-projet concernant la réouverture au service voyageurs des lignes Rognac - Aix-en-Provence et Gardanne-Carnoules, signée le 18 mars 2010 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-Du-Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (aujourd'hui Métropole Aix-Marseille-Provence) et Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau),
- La convention de financement relative au complément de financement des études d'Avant-Projet pour la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix - Etang de Berre, signée le 25 juillet 2016 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-Du-Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, l'Agglopoles Provence (aujourd'hui Métropole Aix-Marseille-Provence) et SNCF Réseau,
- La convention de Maitrise d'Ouvrage Unique contractualisée entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Réseau.

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

La Métropole Aix-Marseille-Provence – Territoire du Pays d'Aix a engagé le projet de voie de contournement Ouest du secteur des Milles qui a été déclaré d'intérêt communautaire en date du 15 janvier 2014 par délibération n°2014_A045 du Conseil de Communauté de la Communauté du Pays d'Aix à laquelle s'est substituée la Métropole Aix-Marseille-Provence le 01/01/2016.

Cette future voie a pour objectifs de supprimer le trafic de transit dans le village des Milles en raccordant la RD18 à la RD9 et d'offrir une liaison rapide vers le pôle d'échanges du Plan d'Aillane d'une part et vers la zone d'activités des Milles d'autre part. Par ailleurs cette liaison permettra la suppression du PN9 nécessaire au projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Aix-Etang de Berre.

Les études techniques de l'ouvrage ferroviaire ont été préalablement réalisées dans le programme de l'étude préliminaire et de l'étude « avant-projet » du projet CPER de réouverture aux voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre.

Par ailleurs, la Métropole a réalisé les études préliminaires de l'ouvrage routier.

Dans ce cadre, la Métropole souhaite lancer les études de niveau « projet » pour l'ouvrage ferroviaire et les études de niveau « avant-projet / projet » pour la création d'un ouvrage routier sous le chemin de la Valette.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études à réaliser, l'assiette de financement, le plan de financement ainsi que la répartition des missions et l'organisation de la maîtrise d'ouvrage.

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

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

Compte tenu de l'unicité des ouvrages concernés et en application de l'article L. 2422-12 du Code de la commande publique qui dispose que :

«Lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, ces derniers peuvent désigner par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe les termes»,

Il est convenu entre les parties que la Métropole transfère sa Maîtrise d'ouvrage à SNCF Réseau qui assurera la Maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des études couvertes par la présente convention. Une convention ad-hoc de Maîtrise d'Ouvrage Unique est conclue à cet effet entre les deux maîtres d'ouvrage.

Les principes de propriétés et les modalités d'entretien et d'exploitation ultérieurs des ouvrages réalisés seront par ailleurs précisés et définis dans une convention de gestion de l'ouvrage. Cette dernière devra être conclue avant leur mise en service.

Les procédures administratives et environnementales liées à la construction de ces deux ouvrages sont intégrées dans un dossier global concernant l'ensemble du projet de contournement des Milles dont la Métropole porte la maîtrise d'ouvrage. Elles sont donc de la responsabilité pleine et entière de la Métropole qui en assure la réalisation et le portage.

Les aménagements relatifs à la voirie et aux réseaux ne sont pas sous Maîtrise d'Ouvrage SNCF Réseau tout comme la définition des prescriptions architecturales ou le pilotage de la concertation.

Périmètre Pont-rail (études projet)

Les études relatives à la création du pont-rail sont sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à l'exception des missions suivantes :

- Procédures administratives et environnementales : voir ci-dessus
- Foncier : l'ouvrage ferroviaire définitif se situera sur foncier SNCF Réseau. Cependant, la réalisation de cet ouvrage en fonction des interfaces et des contraintes liées au maintien ou pas des circulations routières et ferroviaires nécessitera l'utilisation de fonciers publics ou privés qui devront être mis à la disposition de SNCF Réseau par la Métropole.
- Etudes architecturales
- Réseaux : la Métropole assurera les missions de maîtrise d'ouvrage (et de maîtrise d'œuvre) associées aux études puis à la réalisation de la déviation des réseaux

- Déviations routières : la Métropole assurera toutes les démarches pour la définition puis la réalisation des besoins en adaptations de la circulation routière pour les travaux.
- Etudes et travaux de voirie et d'aménagements sous et autour des ouvrages.
- Etudes socioéconomiques

Périmètre Pont-route (études Avant-projet et projet)

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'étude du pont-route sont confiées à SNCF Réseau par la Métropole Aix-Marseille-Provence à l'exception des missions suivantes :

- Procédures administratives et environnementales : voir ci-dessus
- Foncier : la Métropole Aix-Marseille-Provence portera la maîtrise foncière complète de l'emprise foncière nécessaire y compris pour la plateforme de préfabrication éventuelle de l'ouvrage.
- Etudes architecturales
- Réseaux : la Métropole assurera les missions de maîtrise d'ouvrage (et de maîtrise d'œuvre) associées aux études puis à la réalisation de la déviation des réseaux
- Déviations routières : la Métropole assurera toutes les démarches pour la définition puis la réalisation des besoins en adaptations de la circulation routière pour les travaux.
- Etudes et travaux de voirie et d'aménagements sous et autour des ouvrages.
- Etudes socio-économiques

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Objet des études

L'objet de ces études est :

- d'une part la création d'un pont-rail au pk 18+115 sous la ligne ferroviaire Aix Etang de Berre avec un biais de 75 grades (à noter que la création de cet ouvrage est une étape préalable à la suppression du PN9 qui est exclue de la présente étude).
- d'autre part la création d'un pont route sous le chemin de la Valette dans la continuité du précédent pour la création de la trémie routière du contournement routier des Milles.

3.2 Objectif et périmètres des études

Il est demandé de réaliser un dossier de niveau « projet » pour le pont ferroviaire et un AVP/PRO pour le Pont routier. Ces études ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation afin de permettre une contractualisation de la phase REA dont le calendrier reste à définir (au plus tôt en 2025).

Dans un souci d'optimisation des couts et des délais, il est convenu qu'un unique scénario, validé préalablement par la Métropole, sera étudié par ouvrage.

Pour le pont rail, les dimensions fonctionnelles et les caractéristiques techniques de l'ouvrage ferroviaire sont issues des phases d'études précédentes dans le cadre de l'étude de réouverture aux voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre :

- Profil ferroviaire
 - Insertion d'une seule voie ferrée,
 - Insertion d'une réservation pour un doublement de la voie ferrée,
- Profil routier
 - hauteur libre de 4m50, soit un gabarit PL/Bus.+ une garde de 20cm

Pour le pont route :

- Profil dessus chemin de la Valette :
 - o d'une emprise de 3m en réservation de la voie express vélo (coté voie ferrée)
 - o d'une chaussée à double voie de 6,0m
 - o d'un trottoir de 2m au sud(les modalités de raccordement du chemin de la Valette avec l'existant devront être regardées finement)

- Profil routier dessous idem :
 - o de trottoirs latéraux de 2 x 2,00m,
 - o de voies cyclables de 2 x 1,50m,
 - o d'une chaussée à double voie de 6,50m

3.3 Contenu de l'étude

Les études comprennent notamment :

- le détail du programme de l'opération,
- les études techniques et les estimations,
- la programmation des ressources et réservations SNCF nécessaires à la réalisation de l'opération
- le planning et les conditions de réalisation de l'opération
- le retour de l'Autorité Environnementale concernant la saisine cas par cas.

Ces études se concluent par l'établissement d'un document projet constitué des précités.

En fonction du retour de l'AE CG-EDD (autorité compétente pour les dossiers SNCF Réseau) qui sera saisie par SNCF Réseau sur la base des éléments de programme conjointement établis entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Réseau, si un complément d'étude d'impact était nécessaire relative au périmètre SNCF Réseau, cette prestation devra faire l'objet d'une contractualisation spécifique.

La réponse relative à la nécessité de mener ou pas une étude d'impact devra être obtenue avant la contractualisation de la poursuite de l'opération.

Concernant le pilotage des procédures administratives, SNCF Réseau se tiendra à la disposition de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour participer aux éventuelles réunions publiques relatives au projet global.

SNCF Réseau assurera l'élaboration du dossier cas par cas relatif à l'étude d'impact ainsi que la saisine de l'Autorité Environnementale CG-EDD.

3.4 Données d'entrées nécessaires aux études à fournir par la Métropole

Les éléments d'entrées suivant seront nécessaires au démarrage de l'étude :

- Essais de sol complémentaire y compris le suivi des piézomètres,
- Interceptions disponibles de fermeture temporaire de la route,
- Profil en long de la chaussée et aménagements sous les ouvrages (nécessitant des réservations),
- Géométrie des installations routières.

Les éléments suivant seront à fournir dans les trois (3) mois suivant la notification de la présente convention de financement :

- éléments architecturaux des ouvrages à construire
- étude de dévoiement des réseaux sous MOA Métropole
- structures des chaussées
- limites d'études sur la trémie.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de douze (**12**) mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement sous réserve de la complétude des données d'entrée et de la notification de la présente convention de financement au plus tard en **novembre 2020**.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article cinq (5) des Conditions Générales, les parties conviennent d'un point d'arrêt à faire valider en COTECH / COFIL au plus tard quatre (4) mois après le démarrage des études pour :

- validation du parti pris architectural,
- validation de la typologie d'ouvrage,
- validation des modalités de fabrication.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

- Périmètre Pont-rail

Le coût des études relatives au pont-rail est estimé à **361 000 € H.T.** aux conditions économiques de **01/2019**.

- Périmètre Pont-route

Le coût des études relatives au pont-route est estimé à **246 550 € H.T.** soit **295 860 € T.T.C** aux conditions économiques de **01/2019**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

- Périmètre Pont-rail

Le besoin de financement est évalué à **370 000 € courants H.T.**, dont une somme de 27 000 € courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

- Périmètre Pont-route

Le besoin de financement est évalué à **253 000 € courants H.T.** soit **303 600 € courants T.T.C**, dont une somme de 27 000 euros courants H.T. soit 32 400 euros courants T.T.C correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

6.2 Plan de financement

La Métropole s'engage à financer l'intégralité des études objet de la présente convention.

Périmètre Pont-rail

Phase PRO	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Métropole Aix Marseille Provence	100 %	370 000 €

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

Périmètre Pont-route

Phase APO	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.	Besoin de financement Montant en Euros courants T.T.C
Métropole Aix Marseille Provence	100 %	253 000 €	303 600 €

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

En dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont précisées dans le cadre du présent article et rappelées à l'annexe 3.

Périmètre Pont-rail :

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès de la Métropole, selon le tableau mentionné à l'article 6.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 50 % du montant de sa participation rappelée à l'article 6.2 des présentes conditions particulières à la prise d'effet de la présente convention de financement ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des études. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière rappelée à l'article 6.2 en euros courants. Ces acomptes seront accompagnés de certificats d'avancement des études signés par le Directeur de Projet SNCF RESEAU.

Le cumul des fonds appelés au titre des études ne pourra pas excéder 95% du montant en Euros courants défini au plan de financement à l'article 6.2.

Modalités applicables au solde :

- Après achèvement de l'intégralité des études, SNCF RESEAU présente le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant les dépenses de Maitrise d'œuvre et de Maitrise d'Ouvrage.
- Sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Contournement des Milles CFI Etudes Pont-rail et Pont-route

Accusé de réception en préfecture
013-2000548720201008-2020_CT2_155-
DE
Date de télétransmission : 20/10/2020
Date de réception préfecture : 20/10/2020

Périmètre Pont-route :

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès de la Métropole, selon le tableau mentionné à l'article 6.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1er acompte de 50 % du montant de sa participation rappelée à l'article 6.2 des présentes conditions particulières à la prise d'effet de la présente convention de financement ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des études. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière rappelée à l'article 6.2 en euros courants. Ces acomptes seront accompagnés de certificats d'avancement des études signés par le Directeur de Projet SNCF RESEAU.

Le cumul des fonds appelés au titre des études ne pourra pas excéder 95% du montant en Euros courants défini au plan de financement à l'article 6.2.

Modalités applicables au solde :

- Après achèvement de l'intégralité des études, SNCF RESEAU présente le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant les dépenses de Maitrise d'œuvre et de Maitrise d'Ouvrage.
- Sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.2 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
Métropole Aix Marseille Provence - Territoire du Pays d'Aix	Territoire du Pays d'Aix CS 40868 13626 Aix en Provence Cedex 1	Direction de la voirie	04 88 78 10 20 Dir-ic@ampmetropole.fr
SNCF RESEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Métropole Aix Marseille Provence - Territoire du Pays d'Aix	200 054 807 00116	FR 19 200 054 807
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

7.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- dans un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention de financement, si 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.
- dans un délai de douze (12) mois à compter de la validation des études, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, la Métropole s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

7.5 Gestion des écarts

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties, conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie COVID-19
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Par dérogation, l'article 7.3 des conditions générales ne s'applique pas (pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non- respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération) en cas d'écarts liés à la pandémie de COVID-19. Il appartient à SNCF Réseau de fournir toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.

Les autres clauses des conditions générales restent valides et l'application de la présente clause COVID ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF RESEAU.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau, en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt de l'opération, et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des conditions générales.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

ARTICLE 8. 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 la Métropole Aix-Marseille-Provence – Territoire du Pays d'Aix

Nom : Dominique WEIBEL / Guillaume HAUGUEL

Adresse : Hotel de Boadès – 8 Place Jeanne D'Arc – CS 40868 – 13626 Aix en Provence Cedex 1

Tél : 04 88 78 10 22 / 04 88 78 10 16

E-mail : dominique.weibel@ampmetropole.fr / guillaume.hauguel@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom : Patrick LARMINAT

Adresse : 10, place de la Joliette – Les Docks – Atrium 10.4 – BP 85404 - 13567 Marseille cedex

Tél : +33 (0)4 96 17 04 72 - MOBILE : +33 (0)6 12 05 21 74

E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

Fait, en deux (2) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire

A Aix en Provence, le [·]

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence
Territoire du Pays d'Aix
Le Président et par délégation,
Le Vice-Président délégué aux Entrées de ville
et voiries communautaires, Aide aux communes,
Accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite

Robert DAGORNE

A Marseille, le

Pour SNCF RÉSEAU
Le Directeur Territorial PACA

Karim TOUATI



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



R É S E A U



**RÉGIONS
DE FRANCE**

Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	19
ARTICLE 2.	CHAMP D'APPLICATION.....	19
ARTICLE 3.	DEFINITION DE L'OPERATION	19
ARTICLE 4.	MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	20
ARTICLE 5.	SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	20
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	21
6.1	COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	21
6.2	FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	21
6.3	CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	22
6.4	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	22
6.5	PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	23
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	23
7.1	DISPOSITIONS GENERALES	23
7.2	DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	24
7.3	PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	24
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS	26
8.1	REGIME DE TVA	26
8.2	VERSEMENT DES FONDS.....	26
	Appels de fonds et solde.....	26
	Calendrier prévisionnel des appels de fonds	27
	Délai de paiement.....	27
8.3	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	27
ARTICLE 9.	IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	27
ARTICLE 10.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	28
ARTICLE 11.	RESILIATION	28
ARTICLE 12.	MODIFICATION.....	29
ARTICLE 13.	CESSION / TRANSFERT / FUSION	29
ARTICLE 14.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	29
ARTICLE 15.	COMMUNICATION	29
ARTICLE 16.	CONFIDENTIALITE.....	30
ARTICLE 17.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	30

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que :

« 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 installations 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 les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

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, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 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 du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, 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 le ratio 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 et routières 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.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

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 a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : 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.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, 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 par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée 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 de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des 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 à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise 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, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

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. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier 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 et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ... etc) ou à la

demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.
SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

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. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées 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 intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

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

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement

sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

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).

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure 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 partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération 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.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

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 et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

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

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,

- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation 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 est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

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 :
 - SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - 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) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

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 à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux 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, des 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 remettant en cause la date de 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*** déduction faite 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} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

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 pilotage 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 maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un évènement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- 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 évènement 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 rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- 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,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

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

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, 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 l'opération). 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 de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - 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 et les éventuels litiges ou contentieux purgés), 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, le cas échéant, 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 plus 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.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

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 sur l'opération 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 prend effet à la date de signature par le dernier des signataires 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.
- 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.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés 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, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

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, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des 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 l'ensemble 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 l'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) financeur(s) de l'opération 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 envisagées en matière de communication tout au long de la vie 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) financeur(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.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

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.

Contournement des Milles CFI Etudes Pont-rail et Pont-route

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20201008-2020_CT2_155- DE Date de télétransmission : 20/10/2020 Date de réception préfecture : 20/10/2020

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 évènements 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 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 du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

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 notamment dans le cadre du comité de pilotage, 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

Sans Objet

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

Opération : Contournement Ouest des Milles - Etudes PRO du pont-rail
Montant : 370 000 € H.T.

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros H.T.	% du besoin de financement	Justificatif
4 ^{ème} trimestre 2020	1er appel de fonds	185 000,00	50,00%	Prise d'effet de la convention de financement
2021	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	166 500,00	45,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Directeur de Projet de SNCF Réseau
1er trimestre 2022	Solde	18 500,00	5,00%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		370 000,00	100,00%	

Opération : Contournement Ouest des Milles - Etudes APO du pont-route
Montant : 253 000 € H.T. soit 303 600 € T.T.C

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros H.T.	Montant en euros T.T.C	% du besoin de financement	Justificatif
4 ^{ème} trimestre 2020	1 ^{ère} appel de fonds	126 500,00	151 800,00	50,00%	Prise d'effet de la convention de financement
2021	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	113 850,00	136 620,00	45,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Directeur de Projet de SNCF Réseau
1er trimestre 2022	Solde	12 650,00	15 180,00	5,00%	Décompte Général Définitif
TOTAL		253 000,00	303 600,00	100,00%	

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Sans objet

OBJET : Mobilité - Entrées de ville et voiries communautaires - Approbation de deux conventions entre le Territoire du Pays d'Aix et la SNCF Réseau pour la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique et la réalisation des études AVP / PRO des ouvrages routiers et ferroviaires relatives au contournement Ouest des Milles sur la commune d'Aix-en-Provence

Vote sur le rapport

Inscrits	58
Votants	50
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	50
Majorité absolue	26
Pour	50
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Territoire adopte à l'unanimité le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil de Territoire présents

Maryse JOISSAINS MASINI

Signé, le 20 OCT. 2020

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20201008-2020_CT2_155-
DE
Date de télétransmission : 20/10/2020
Date de réception préfecture : 20/10/2020