



Convention

Relative au financement de la phase réalisation
du Pont-Rails des RIGONS

Pour la création d'un pont cadre au PK 428+893.

Ligne Grenoble / Marseille (905.000)

Sur la commune des Pennes-Mirabeau

Conditions particulières

Validation SNCF Réseau le : 24 août 2018

SPIRE n° 412399 Compte F46927	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------------------------------	-----------	----------

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Métropole Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale, immatriculé sous le numéro SIREN 200 054 807, dont le siège est situé 58, boulevard Charles Livon – BP 48014 - 13567 Marseille Cedex 02, représenté par le Vice-Président délégué au Développement des entreprises, Zones d'activités, Commerce, Artisanat, Monsieur **Gérard GAZAY**, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « **la Métropole Aix-Marseille-Provence** »

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé 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 **Jacques FROSSARD**, Directeur Territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dûment 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 ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La Loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU.
- La convention relative au complément de financement des études préliminaires pour l'élargissement du Chemin des Rigons sur la commune des Pennes Mirabeau signée le 22 décembre 2015
- La convention relative au financement des études APO Pont Rails des Rigons pour la création d'un pont-cadre au Pk 428+893 Ligne Grenoble – Marseille (905 000) sur la commune des Pennes Mirabeau signée le 27 septembre 2017.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	6
2.1 PERIMETRE DE L'OPERATION	6
2.2 DESCRIPTION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	7
4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	7
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	8
4.1.3 Versement libératoire couvrant la maintenance ultérieure du pont-rail :.....	8
4.2 PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 5. APPELS DE FONDS	8
5.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	8
5.2 IDENTIFICATION.....	9
5.3 DELAIS DE CADUCITE.....	9
5.4 MODALITES D'APPELS DE FONDS (DEROGATION AUX CONDITIONS GENERALES).....	9
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS	10
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La communauté d'Agglomération du Pays d'AIX (CPA) a engagé la réhabilitation de la zone d'activités de Plan de Campagne avec pour objectif de répondre aux principales problématiques du site : inondations, pollutions, circulation, sécurité et conflits d'usage.

Dans ce cadre, la CPA s'est engagée dans la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous les ponts de l'autoroute A51 et de la voie ferrée, au Sud-Est de la zone (action n°8 du schéma directeur d'aménagement de Plan de Campagne). L'objectif de cet aménagement est triple :

- améliorer l'accessibilité des usagers et la rapidité d'intervention des services de secours sur la zone,
- rendre possible la mise en place d'une voie de bus à haut niveau de service (BHNS) jusqu'au futur pôle d'échanges,
- permettre aux enseignes du secteur de développer leurs projets et leur surface commerciale et, ainsi, créer de nouveaux emplois.

En 2005, le Conseil Communautaire a adopté un schéma directeur d'aménagement d'ensemble avec pour objectif l'amélioration de l'accessibilité, de la sécurité du confort et du cadre de vie de la zone.

En 2011, les études menées par la CPA sur la zone de Plan de Campagne ont mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement le trafic routier par la mise à double sens du chemin des Rigons qui traverse la voie ferrée ainsi que l'Autoroute A51 par l'intermédiaire d'un pont situé au PK 428+911 de la ligne ferroviaire.

En 2017, la CPA a lancé une étude de niveau Avant-Projet / Projet sur la création d'un nouvel ouvrage à double sens à proximité du chemin et de l'ouvrage existant.

La définition du passage sous la zone de voie ferrée, faisant l'objet de l'Etude Préliminaire (EP) et d'une étude Avant-Projet / Projet (APO), est dépendante du travail mené par le futur prestataire sur les aspects liés au dimensionnement de la voirie, aux interfaces avec les services en charge de l'autoroute, aux exigences des gestionnaires des réseaux et à toutes les procédures administratives associées.

L'impact de ces travaux sur les installations ferroviaires, nécessite de prendre des mesures afin d'assurer la sécurité du chantier, la stabilité des installations et la régularité du trafic.

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est aujourd'hui portée dans sa globalité par la Métropole Aix-Marseille-Provence au titre de la réhabilitation des zones d'activités, à l'exception du pont-rails dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF RESEAU.

La présente convention de financement a ainsi pour objet de définir les engagements réciproques des partenaires concernant les conditions de financement et de réalisation des travaux d'aménagement et de création d'un nouveau pont-rail au pk 428+893 sur la ligne 905 000. A noter que les conditions de mise à disposition et/ou de transfert du foncier feront l'objet de convention ou acte spécifiques avec les tiers concernés.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

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

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes 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.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance 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 et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

2.1 Périmètre de l'opération

L'opération concerne la création d'un ouvrage à double sens à proximité du chemin des Rigons et de l'ouvrage existant sur la base d'un projet global porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

L'opération est décrite dans le dossier de synthèse d'avant-projet – projet (APO) et consiste à créer un nouveau passage inférieur sous la voie ferrée, au nord des ouvrages actuels, pour accueillir une nouvelle voie de circulation ouverte aux véhicules légers, aux bus et aux véhicules de secours. Le franchissement des poids-lourds de gabarit supérieur à 3,50 mètres a été exclu.

Un nouveau passage inférieur sera aussi réalisé sous l'autoroute dans la continuité de celui sous la voie ferrée. La présente convention de financement ne concerne pas l'ouvrage sous l'autoroute.

Les ouvrages existants sont maintenus pour les dédier aux modes doux (piétons et cyclistes) et seront utilisés pour les éventuelles déviations de réseaux.

Ainsi à titre indicatif, l'opération globale portée par la CPA porte sur :

- la création d'un pont sous l'autoroute A51,
- la création d'un pont-rail sous la voie ferrée,
- l'aménagement d'une voirie nouvelle sous ces nouveaux ouvrages d'art, entre la RD543 et l'avenue du Barreau Nord-Sud, ainsi que la reprise de la voie existante pour la dédier aux modes doux,
- la modification du bassin de rétention de l'A51,
- la reprise des réseaux, y compris l'implantation du collecteur pluvial prescrit par arrêté préfectoral du 11 avril 2011 (phase 4).

L'opération objet de la présente CFI concerne uniquement :

- la création d'un pont rails sous la voie ferrée,
- la surveillance des voies ferrées et la limitation de la vitesse des trains lors des travaux de l'autoroute à proximité des voies ferrées.

Les travaux portent sur l'ensemble des périmètres suivants : ouvrage d'art, aménagements ferroviaires (voie, signalisation, télécom, etc.).

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

La Métropole est en charge de la déviation des réseaux et mettra à disposition de SNCF Réseau le foncier nécessaire à la préfabrication de l'ouvrage d'art.

L'ensemble des procédures administratives et environnementales sont gérées par la métropole.

Le détail du programme de l'opération est joint en **Annexe 2**.

2.2 Description de l'opération

Le pont-rail présentera les caractéristiques suivantes :

- Biais : 97.55 Gon.
- Ouverture : 11 ml.
- Portée : 11.90 ml- Largeur hors mur : 13.45 ml.
- Épaisseur du tablier de 90 cm à 1.03 m.
- Épaisseur rail /dessous tablier 2.08 ml.
- Poids du cadre : 1 750 tonnes environ.
- Largeur entre garde-corps : 12.95 ml.
- Longueur du cadre : 12.80 ml.
- Présence de 2 murs en aile en BA de 8 ml de longueur.
- Accotements : intégrés au cadre.
 - Hauteur libre : 3.75 ml.
- Structure du type cadre en BA.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'OPERATION

La durée prévisionnelle de réalisation est de **vingt-quatre mois (24) mois** à compter de la notification de la présente convention, sous réserve qu'elle intervienne au plus tard au 4ème trimestre 2018.

Sur la base de ces hypothèses, la mise en service du nouvel ouvrage sous voie ferrée est prévue en juin 2020.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement de l'opération est joint en **Annexe 2**.
Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût de l'opération est estimé à **3 779 607 € H.T.** aux conditions économiques de **Novembre 2016**.

L'estimation du coût des travaux objet de la présente convention est fixée à **3 629 607 € H.T.** aux conditions économiques de **Novembre 2016**.

Le détail de ce coût estimatif, issu des études Avant-Projet/Projet (APO) et qui sera validé en Comité de Pilotage du 4 septembre 2018 avant signature de la présente convention de financement, est précisé en **Annexe 2**.

A noter que la décomposition budgétaire présentée dans cette annexe 2 est donnée à titre indicatif et pourrait être amenée à évoluer dans la mesure où les études APO sont en cours.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement des travaux objet de la présente convention est estimé à **3 910 000 € H.T. courants** (hors versement libératoire décrit à l'article 4.1.3 des présentes conditions particulières) dont 135 000 € courants de frais de Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseau estimés pour une mise en service mi 2020, sous réserve de la notification de la présente convention de financement au plus tard au 4^{ème} trimestre 2018.

4.1.3 Versement libératoire couvrant la maintenance ultérieure du pont-rail

Il est rappelé que le coût de la maintenance du pont-rail sous maîtrise d'ouvrage SNCF RÉSEAU est pris en charge par la Métropole Aix-Marseille-Provence via un versement libératoire.

Ce versement libératoire est une somme forfaitaire demandée par SNCF Réseau à la Métropole pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage pendant toute sa durée de vie.

Le montant de ce versement libératoire correspond à 12 % du montant des dépenses réelles de réalisation de l'ouvrage en pont-rail. Le calcul, limité au seul ouvrage ferroviaire, est fait sur le coût des travaux.

Le montant du versement libératoire sera fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

À titre indicatif, sur la base des estimations issues de la phase APO, le versement libératoire est évalué à **469 200 € H.T. courants**.

Il sera facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde à la Métropole et viendra s'ajouter au besoin de financement indiqué à l'article 4.1.2.

Il est pris en charge en totalité par la Métropole au titre de la présente convention.

4.2 Plan de financement

La Métropole s'engage à financer l'intégralité des travaux objet de la présente convention à hauteur du montant indiqué à l'article 4.1.2 ainsi que le versement libératoire indiqué à l'article 4.1.3 des présentes conditions particulières.

En cas de dérive du coût de l'opération, la présente convention de financement fera l'objet d'un avenant.

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
Métropole Aix Marseille Provence	Territoire du Pays d'AIX - Hôtel de Boades- 8 place Jeanne d'Arc CS40868 13626 Aix en Provence cedex 01	Pôle Déplacement et Espaces publics - Direction de la Voirie	Dominique WEIBEL Tel : 04 88 78 10 22 Dominique.weibel@ampmetropole.fr

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
SNCF RÉSEAU	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.

5.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Métropole Aix Marseille Provence	200 054 807 000 17	FR 19 200 054 807
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

5.3 Délais de caducité

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

Un délai de douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation des travaux soit d'une justification de leur report. En contrepartie, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins trois (3) mois avant son échéance.

Un délai de vingt-quatre (24) mois est fixé, à compter de la fin de l'ensemble des travaux (délais de garantie de parfait achèvement échus), au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

5.4 Modalités d'appels de fonds (dérogation aux conditions générales)

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 dans l'annexe 3.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède, auprès de la Métropole, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 500 000 € H.T. courants à la notification de la présente convention de financement ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des travaux. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière (hors versement libératoire) en euros courants rappelée à l'article 4.1.2 des présentes conditions particulières. Ces acomptes seront accompagnés d'un

certificat d'avancement des travaux signé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 95% des travaux ;

Le cumul des fonds appelés au titre des travaux ne pourra pas excéder 95% du montant en Euros courants défini au plan de financement à l'article 4.1.2.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité des travaux (délai de garantie de parfait achèvement échu), 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 auxquelles sera ajouté le versement libératoire indiqué à l'article 4.1.3 des présentes conditions particulières.
- 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.

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 en recommandé avec accusé de réception :

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Nom : WEIBEL Dominique

Adresse : Territoire du Pays d'Aix -Hôtel de Boades- 8 place Jeanne d'Arc CS40868
13626 Aix en Provence cedex 01

Tél : 04 88 78 10 22

E-mail : Dominique.weibel@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom FROSSARD Jacques

Adresse : 10 place de la Joliette – Atrium 10.4 – BP 85404 – 13567 Marseille Cedex 02

Tél : 04 96 17 04 80

E-mail : loic.coustet@reseau.sncf.fr

Fait, en deux (2) exemplaires originaux, un (1) pour chacune des parties.

A Marseille, le
Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Le Vice-Président de la Métropole
délégué aux zones d'activités

A Marseille, le
Pour SNCF RÉSEAU

Le Directeur Territorial PACA

Gérard GAZAY

Jacques FROSSARD



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	16
ARTICLE 2.	CHAMP D'APPLICATION	16
ARTICLE 3.	DEFINITION DE L'OPERATION	16
ARTICLE 4.	MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	17
ARTICLE 5.	SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	17
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	18
6.1	COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	18
6.2	FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	18
6.3	CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	19
6.4	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	19
6.5	PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	20
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS	20
7.1	DISPOSITIONS GENERALES	20
7.2	DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	21
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	21
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS	23
8.1	REGIME DE TVA.....	23
8.2	VERSEMENT DES FONDS	23
8.3	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	24
ARTICLE 9.	IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	25
ARTICLE 10.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	25
ARTICLE 11.	RESILIATION	25
ARTICLE 12.	MODIFICATION	26
ARTICLE 13.	CESSION / TRANSFERT / FUSION	26
ARTICLE 14.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	26
ARTICLE 15.	COMMUNICATION	26
ARTICLE 16.	CONFIDENTIALITE	27
ARTICLE 17.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	28

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 événements 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 la 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 :
 - o 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.
 - 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 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 :
 1. 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.
 2. 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.

3. 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.

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 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

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

Le présent document est 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 : Phase réalisation du Pont-Rails des RIGONS pour la création d'un pont cadre au PK 428+893 - Ligne Grenoble / Marseille (905.000) - Commune des Pennes-Mirabeau

Eléments de gouvernance :

Le Comité de Pilotage est composé de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de SNCF Réseau.

Données d'entrée indispensables à la réalisation des études sous MOA SNCF Réseau

Les données impérativement nécessaires pour la réalisation des phases suivantes sont :

- La validation de l'implantation en coordonnées Lambert de l'axe de la nouvelle route,
- La mise à disposition du foncier nécessaire à la préfabrication de l'ouvrage d'art, ainsi que
- Le dévoiement des réseaux sur la parcelle foncière mise à disposition
- L'étude du projet routier et de réseaux, finalisé,
- Le plan des réseaux existants et futurs,
- La connaissance du dossier géotechnique et de l'étude au niveau G2PRO.

Eléments de programme :

La situation de référence

Le Pont-rail actuel des RIGONS ne devrait pas être impacté. Cependant, il sera nécessaire de s'assurer que lors des terrassements il n'y aura pas lieu de prévoir un blindage pour pallier les mouvements potentiels qui pourraient être issus d'un déséquilibre entre les poussées et les butées des terres.

La situation projetée

Elle correspond aux objectifs fonctionnels fixés la Métropole Aix-Marseille-Provence, à savoir la création d'un ouvrage à double sens à proximité du chemin et de l'ouvrage existant selon les termes suivants :

- Hauteur libre minimum : 3.75ml,
- Ouverture 11ml,
- Structure du type cadre en BA,
- Biais : 97.55 Gon
- Portée : 11.90ml- Largeur hors mur : 13.45 ml
- Poids du cadre : 1750 tonnes environ
- Longueur du cadre : 12.80ml
- Présence de 2 murs en aile en BA de 8ml de longueur.
- Accotements : intégrés au cadre

La bonne réalisation des études sous MOA SNCF RESEAU est conditionnée par le projet VRD piloté par la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi que par le projet de réalisation d'un pont sous l'autoroute. En effet, en particulier les éléments de profil en long et d'axe de l'ouvrage positionneront notamment l'axe de l'ouvrage sous la voie SNCF.

Conditions de réalisation des travaux ferroviaires

L'ouvrage ferroviaire définitif se situera sur foncier SNCF Réseau.

En revanche, la préfabrication de l'ouvrage nécessite la mise à disposition par la métropole de foncier public ou privé.

La partie du foncier propriété de SNCF Réseau est cadastrée 177 et représentée en teinte jaune sur le plan ci-dessous.



La maîtrise foncière de l'emplacement, la réalisation de tous diagnostics nécessaires (amiante, plomb, archéologique etc.), et les travaux afférents le cas échéant, ainsi que le dévoiement des réseaux devront être réalisés préalablement au début des travaux.

La Métropole est en charge de la déviation des réseaux et mettra à disposition de SNCF Réseau le foncier nécessaire à la préfabrication de l'ouvrage d'art.

Les conditions de mise à disposition et/ou de transfert du foncier feront l'objet de convention(s) ou acte(s) spécifique(s) avec le(s) Tiers concernés.

Le maintien des circulations routières sur le chemin des Rigons imposé par la métropole implique le blindage de celui-ci.

L'ensemble des procédures administratives et environnementales sont gérées par la métropole.

Conditions de réalisation des travaux autoroutiers

Les travaux de réalisation de l'ouvrage sous l'autoroute à proximité immédiate des voies ferrées devront être réalisés S23 à S26 de 2019.

Ils devront se faire de nuit, entre 23h30 et 5h30. Ils nécessitent de plus la limitation des vitesses des trains.

Calendrier :

Les études DCE seront produites entre septembre 2018 et janvier 2019 sous réserve de la signature de la convention de financement et de la fourniture des données d'entrée au démarrage de l'étude.

La mise en place de l'ouvrage sous la voie ferrée nécessitera l'interception des circulations ferroviaires de la ligne entre Aix en Provence et Marseille durant 69h. La mise en place de l'ouvrage est actuellement prévue lors du week-end de Pâques de 2020, du 10 au 13 avril 2020.

La réalisation des travaux concernant le pont sous l'autoroute à proximité des voies ferrées sera réalisée S23 à S26 2019.

Eléments financiers

Le Coût de l'opération est évalué à 3,780 M€ HT aux conditions économiques de 11/2016 et se décompose de la façon suivante :

	CPDR 11/2016		
	APO	REA	Total
Total MBP SNCF + PR		3 136 812 €	3 136 812 €
MOE	115 000 €	367 029 €	482 029 €
MOA	35 000 €	125 766 €	160 766 €
Total	150 000 €	3 629 607 €	3 779 607 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Juin 2020
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	107.3
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.

L'opération est financée intégralement par la Métropole selon les montants indiqués à l'article 4 des conditions particulières (plus précisément aux articles 4.1.2 et 4.1.3).

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

Convention de financement

Annexe 4

Sans objet