



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Convention

Relative au financement
des travaux de la modernisation de la
ligne 935000 section de Martigues à
L'Estaque, dite ligne de la Côte Bleue

Conditions particulières

Validation SNCF Réseau :

SPIRE n° 412184 Compte F40672	ARCOLE	SIGBC
----------------------------------	--------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ci-après désigné « **L'Etat** »

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

Ci-après désignée « **La REGION** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°en date du

Ci-après désigné « **Le Département des Bouches du Rhône** »

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°en date du

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 numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **Jacques FROSSARD, Directeur Territorial Provence – Alpes – Côte d'Azur**, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, La Région, Le Département, La Métropole et l'Etat 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 de Financement pour les études de niveau Avant-Projet, en date du 23/12/2015
- La Convention de Financement pour les études de niveau Projet et les travaux préparatoires, en date du 15/03/2018

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	7
ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	8
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	8
5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	8
5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	8
5.2 PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS	9
6.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS	9
6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	10
6.3 IDENTIFICATION	11
6.4 DELAIS DE CADUCITE.....	11
ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS	11
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La modernisation de la ligne 935 000, dite ligne de la Côte bleue, est un enjeu majeur pour le développement de la mobilité au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Construite à partir de 1904, la ligne de la Côte Bleue relie Miramas à L'Estaque par Port-de-Bouc, contourne l'Etang de Berre par l'Ouest, traverse la passe de Caronte près de Martigues, puis longe la Côte Bleue jusqu'à l'Estaque. En conséquence du relief traversé, cette ligne possède de nombreux ouvrages d'art (tunnels, viaducs, etc...) et ouvrages en terre.

En raison du tissu industriel local, le trafic fret se concentre aujourd'hui au nord de Martigues, et généralement seuls les Trains Express Régionaux circulent sur le secteur Martigues – L'Estaque considéré comme un secteur périurbain de Marseille. Cette ligne joue également un rôle touristique important.

La modernisation de la ligne doit permettre de favoriser les déplacements entre les territoires de l'ouest et les zones d'emplois que constituent Martigues/Fos et Euroméditerranée en proposant une amélioration de la qualité de service : régularité, ponctualité et temps de parcours, et à terme, en accord avec les objectifs de service définis par l'autorité organisatrice des transports régionaux, une amélioration de la fréquence.

Or cette ligne, dont le patrimoine d'infrastructure est hors normes au sein du réseau ferré national (plus de 480 ouvrages dont quelques viaducs emblématiques, de nombreux tunnels et de nombreuses tranchées rocheuses) souffre de ralentissements du fait d'une dégradation prononcée de son infrastructure dont les causes sont liées à sa situation géographique et environnementale (air marin, pollution industrielle, éboulements...), et également de sous-investissements qui auraient permis de limiter la dégradation.

Un diagnostic de l'infrastructure réalisé en fin d'année 2014, et partagé avec toutes les parties prenantes de la mobilité régionale et métropolitaine, a démontré la nécessité d'intervenir rapidement, massivement et durablement sur cette ligne, et cela en premier lieu pour éviter la mise en œuvre d'un ralentissement généralisé à 40 km/h (soit un temps de parcours accru de l'ordre de 20 minutes), et en second lieu pour lever les ralentissements existants.

Sous l'impulsion de la Région, l'Etat et la Région ont inscrit un budget de 40 M€ courants au CPER 2015-2020 avec une participation de la Métropole Aix-Marseille-Provence et du Département des Bouches-du-Rhône inscrite dans les conventions d'application du CPER. Ce budget répond aux besoins de la Priorité 1 défini par le diagnostic.

Cette inscription traduit la volonté des parties prenantes d'investir sur la résorption des points critiques de la ligne entre Martigues et l'Estaque en proposant des travaux de modernisation de la voie pour la pérenniser.

A ces travaux cofinancés, SNCF Réseau ajoute des travaux de modernisation de tunnel ou versant rocheux financés sur fonds propres pour un montant avoisinant 10 millions d'euros courants.

Les résultats d'études de niveau Avant-Projet (ayant fait l'objet d'une convention de financement tripartite Etat-Région-SNCF signée le 23/12/2015 pour un montant de 1,5 M€ courants) ont été présentés en Comité Technique le 4 avril 2017. Le montant des travaux s'établissait à 41,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2016 (soit 43,6 M€ aux conditions économiques de réalisation), avec une réalisation sous fermeture complète de la ligne durant 6 mois.

Le montant des travaux étant supérieur à l'enveloppe prévue au CPER, SNCF Réseau a présenté en Comité Technique du 01/12/2017 le résultat des études de réduction du coût d'opération : le montant des travaux s'établissait alors à 36,2 M€ aux conditions économiques de Janvier 2016 (soit 37,8 M€ courants dont 34,3 M€ pour la phase travaux). Ce montant étant toujours au-dessus de la capacité de financement des parties prenantes (35 M€ courants dont 31 M€ pour la phase travaux), le Comité Technique a souhaité que SNCF Réseau travaille, dans le cadre des études de niveau Projet, sur une optimisation du programme pour respecter l'enveloppe allouée.

Sur la base d'une stratégie d'optimisation des coûts (par l'utilisation de matériaux de réemploi notamment), SNCF Réseau a pu dégager 3 M€ d'économies. Le coût total de l'opération, études et travaux, s'élève aujourd'hui à 34,975 M€ courants. Ce montant est couvert par le financement contractualisé dans le CPER.

La signature de la convention de financement de la phase Projet et Travaux Préparatoires le 15/03/2018 (d'un montant de 2,5 M€) a permis le démarrage des études de niveau PRO pour une réalisation des travaux sous fermeture complète de la ligne de Septembre 2020 à Mars 2021.

Du fait du calendrier des commissions délibérantes de certaines parties prenantes, la contractualisation du financement couvrant la réalisation des travaux majeurs se fera avant la fin des études de niveau Projet (prévue au 30/10/2018) qui doivent permettre d'affermir le programme et le coût définitifs. De ce fait, l'engagement définitif du Maître d'Ouvrage ne se fera qu'à l'issue des études projet et, le cas échéant, toute modification issue des études Projet impactant le programme (pour rester à coût constant) devra être présentée aux parties prenantes et, après validation du comité technique, devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Ces travaux de modernisation de la voie permettent de pérenniser la section de l'infrastructure située entre Carry et l'Estaque. Le schéma de desserte à l'horizon de la fin des travaux est identique au service annuel de 2019, soit deux trains par heure en heure de pointe. D'autres aménagements seront nécessaires pour envisager une augmentation de capacité sur cette ligne.

Durant la période de fermeture, de septembre 2020 à mars 2021, un service de substitution sera co-construit avec la Région, la Métropole et la SNCF.

Les travaux de Priorité 1 (objet de cette convention) constituent une première étape dans la régénération de la ligne, de nouveaux travaux évalués à 100 M€ seront à réaliser avant 2026, mais également au-delà du prochain CPER.

Au regard de ce contexte, et conformément aux engagements du CPER et aux préconisations de la CGEDD (rapport de septembre 2017) la Métropole Aix-Marseille-Provence lancera une étude sur le réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine avec un cofinancement de l'Etat, de la Région et du Département. Il s'agira d'étudier l'ensemble des lignes ferroviaires du territoire Métropolitain y compris les lignes non circulées, en s'assurant de leur cohérence avec les autres modes de transport métropolitain. Un focus spécifique sur la ligne de la Côte Bleue sera produit dans ce cadre et sera un préalable avant de nouveaux investissements sur cet axe.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des travaux majeurs 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 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Les caractéristiques de l'opération sont détaillées dans l'annexe 2.

Le principal objectif de cette opération est de réaliser des travaux de renouvellement de voie sur la section située entre Carry et l'Estaque pour permettre une levée partielle des ralentissements et surtout éviter de nouvelles mesures d'exploitation avec de fortes contraintes sur la circulation des trains

Les travaux faisant l'objet de la présente convention consistent à :

- environ, 26 kms de renouvellement complet des constituants (RVB) dont environ 25 km entre les points kilométriques 854,752 (halte de Carry le Rouet) et 870,1 (gare de L'Estaque) ;
- environ 6kms de remplacement de rails (RR) entre les points kilométriques 854,752 (halte de Carry le Rouet) et 839,3 (gare de Martigues) ;
- environ 10 kms de pose de rails de sécurité entre les points kilométriques 854,752 (halte de Carry le Rouet) et 870,1 (gare de L'Estaque).

Le programme détaillé est fourni en annexe 2 et pourra être réajusté à l'issue des études de niveau Projet dans le cadre d'un avenant à la présente convention de financement.

Les travaux de régénération des ouvrages ne font pas l'objet de cette convention car réalisés sur fonds propres SNCF Réseau. Ils sont indiqués ci-dessous par cohérence avec les travaux de RVB et RR financés par les partenaires :

- travaux de confortement du tunnel du Rio-Tinto sur 123 ml (en fermeture de ligne),
- versant du Rio-Tinto,
- ouvrages en terre des Fèves et du Méjean,
- remblai des Eaux Salées.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de vingt-cinq (**25**) mois (Avril 2019 – Mai 2021), à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU, sous réserve de la notification de la présente convention de financement au plus tard en 03/2019

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

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Le suivi de l'opération se déroulera conformément aux dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à **32 860 000** € HT aux conditions économiques de **01/2017**.

L'estimation du coût des travaux (phase REA seule) est fixée à **28 933 000** € HT aux conditions économiques de **01/2017**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice TP01 connu, et d'un taux d'indexation de 2 % par an jusque 2020 inclus, puis de 4 % par an au-delà, le besoin de financement des travaux est évalué à **30,975 M€** courants HT pour une fin de travaux en mai 2021, dont une somme de **551 830** € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

5.2 Plan de financement

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

Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Etat	24,9685	7 734 000
Région	54,7312	16 953 000
Département des Bouches du Rhône	5,9532	1 844 000
Métropole Aix Marseille Provence	5,9532	1 844 000
SNCF RÉSEAU	8,3939	2 600 000
TOTAL	100,0000	30 975 000

La participation de SNCF Réseau aux investissements de maintenance du réseau ferré national est déterminée selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10 du code des transports.

Conformément aux décisions prises lors du Comité de Pilotage du 12/07/2018, la participation des parties prenantes (hors SNCF Réseau) est plafonnée aux montants définis dans le tableau ci-dessus. La part de la Région à hauteur de 54,73% est exceptionnelle et fait suite au vote de l'avenant 3 du CPER 2015-2020. Cette répartition ne pourra pas s'appliquer sur le financement des opérations ultérieures.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 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 dans l'annexe 3.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès des partenaires financiers, selon le tableau mentionné à l'article 5.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 20 % du montant de leur participation respective rappelée à l'article 5.2 à la notification de la présente convention de financement sur la base de la transmission par SNCF RESEAU d'une attestation de début d'exécution de l'opération ;
- 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 de chaque financeur en euros courants rappelée à l'article 5.2 des présentes conditions particulières. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux signé par le Directeur de Projet de SNCF RÉSEAU. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 80% des travaux ;
- au-delà de 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur de Projet de SNCF RÉSEAU selon le modèle joint à titre indicatif au sein de l'annexe 3 de la présente convention de financement.

Le cumul des fonds appelés au titre des travaux ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini à l'article 5.2 des présentes conditions particulières.

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 présentera le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant les dépenses de Maîtrise d'œuvre et de Maîtrise d'Ouvrage ;
- sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

6.2 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
Etat	DREAL PACA 16, rue Antoine Zattara - CS 70248 13 331 Marseille Cedex 3	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.sti.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région PACA	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	DGMTGE Service infrastructures ferroviaires et pôles d'échanges	04 91 57 57 64
Département des Bouches du Rhône	Hôtel du Département 52 avenue de Saint Just 13256 Marseille	DGA Stratégie et Développement du Territoire	Pierre MALLET 04 13 31 02 15 Pierre.mallet@departement13.fr
Métropole Aix-Marseille-Provence	Métropole-Aix-Marseille Provence Les docks – Atrium 10.7 10 place de la Joliette 13002 Marseille	DGA MDTEPV Direction Ressources	Marianne REINIG 04 91 99 70 32 marianne.reinig@ampmetropole.fr
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.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région PACA	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département des Bouches du Rhône	221 300 015 00247	FR 47221300015
MAMP	200 054 807 00017	FR 19200054807
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions 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, 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. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins trois (3) mois avant son échéance ;
- dans un délai de vingt-quatre **(24) mois** à compter de l'achèvement de l'intégralité des travaux (délai de garantie de parfait achèvement échus), si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

ARTICLE 7. 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 à :

Pour l'ETAT

Nom : Mustapha MAKHLOUFI
Adresse : DREAL PACA, STIM/UAPTD, 16, rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13 331 Marseille Cedex 3
Tél : 04.88.22.61.00
E-mail : mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des Infrastructures et des Grands Equipements,
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13 481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 57
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour le Département des Bouches du Rhône

Nom : Hugues DE CIBON
Adresse : Directeur Général Adjoint Stratégie et Développement du Territoire
Hôtel du Département – 52 avenue de Saint Just – 13256 Marseille cedex 20
Tél : 04 3 31 15 91
E-mail : hugues.decibon@cg13.fr

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Nom : Yannick TONDUT
Adresse : DGA Mobilité Déplacements Transports Espace Public et Voirie
58 Bd Charles Livon – 13007 Marseille
Tél : 04 91 99 70 06
E-mail : yannick.tondut@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 : 04 96 17 04 72
E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

A Marseille, le

**Pour l'ETAT
Le Préfet de Région Provence-Alpes-Côte
d'Azur**

**Pour La Région Provence Alpes Côte
d'Azur
Le Président du Conseil Régional**

Monsieur Pierre DARTOUT

Monsieur Renaud MUSELIER

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

***Pour le Département des Bouches du Rhône
La Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône***

Madame Martine VASSAL

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

***Pour la Métropole Aix–Marseille-Provence
et par délégation***

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

***Pour SNCF RESEAU
Directeur Territorial***

Monsieur Jacques FROSSARD



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	21
ARTICLE 2.	CHAMP D'APPLICATION	21
ARTICLE 3.	DEFINITION DE L'OPERATION	21
ARTICLE 4.	MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	22
ARTICLE 5.	SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	22
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	23
6.1	COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	23
6.2	FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	23
6.3	CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	24
6.4	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	24
6.5	PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	25
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS	25
7.1	DISPOSITIONS GENERALES	25
7.2	DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	26
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	26
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS	28
8.1	REGIME DE TVA.....	28
8.2	VERSEMENT DES FONDS	28
8.3	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	29
ARTICLE 9.	IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	29
ARTICLE 10.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	30
ARTICLE 11.	RESILIATION	30
ARTICLE 12.	MODIFICATION	31
ARTICLE 13.	CESSION / TRANSFERT / FUSION	31
ARTICLE 14.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	31
ARTICLE 15.	COMMUNICATION	31
ARTICLE 16.	CONFIDENTIALITE	32
ARTICLE 17.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	33

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:

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- 5. 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 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 TPO1 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 :
 - 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.

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 RESEAU.

Intitulé de l'opération : Réalisation des travaux de modernisation de la Côte Bleue

Eléments de gouvernance :

Le Comité Technique est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement. Il prépare les décisions du Comité de Pilotage.

Le Comité de Pilotage est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement.

Ces comités se réuniront autant que de besoin et notamment en cas d'évolution remettant en cause le programme, le délai ou le financement de l'opération.

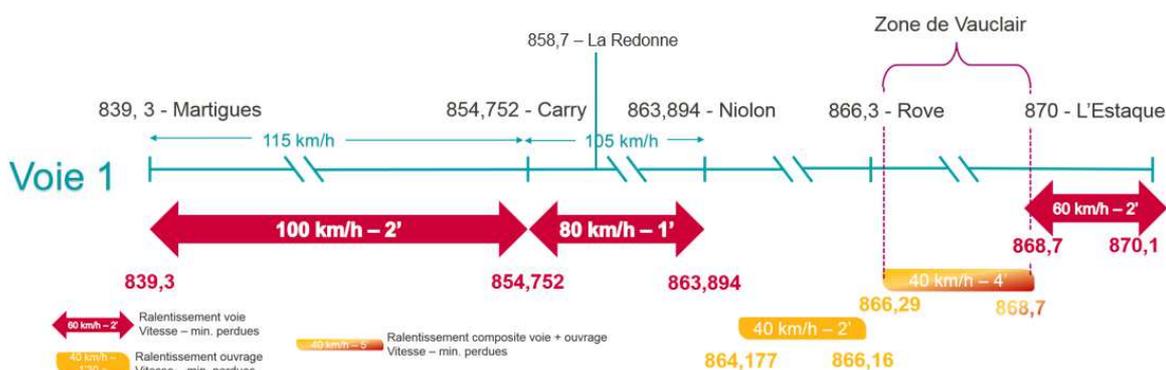
Eléments de programme :

Les objectifs fonctionnels :

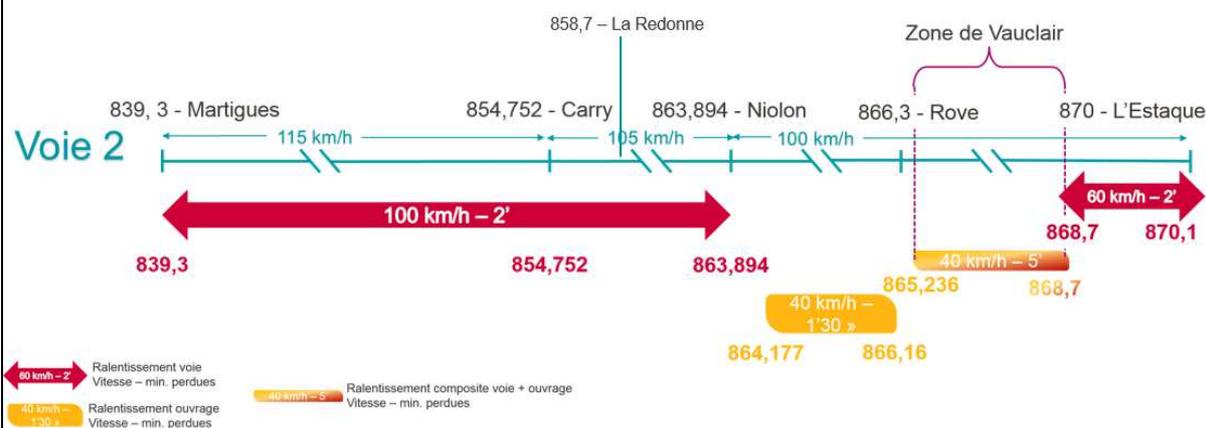
- Eviter un ralentissement généralisé à 40 km/h ;
- Lever les ralentissements voie et gabarits existants dans les zones traitées
- Pérenniser le service ferroviaire à long terme sur cet axe métropolitain

La situation de référence :

- Voie 1 : 11 minutes de ralentissement entre Martigues et L'Estaque :

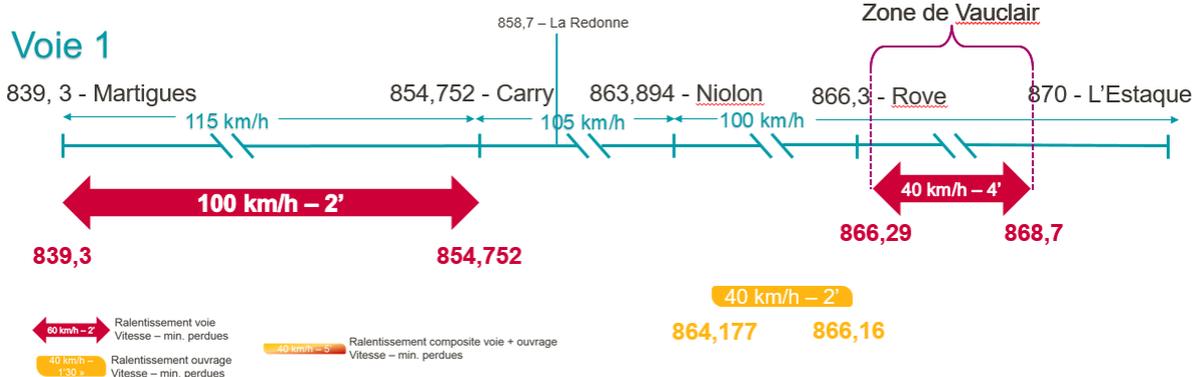


- Voie 2 : 11 minutes de ralentissements entre Martigues et L'Estaque :

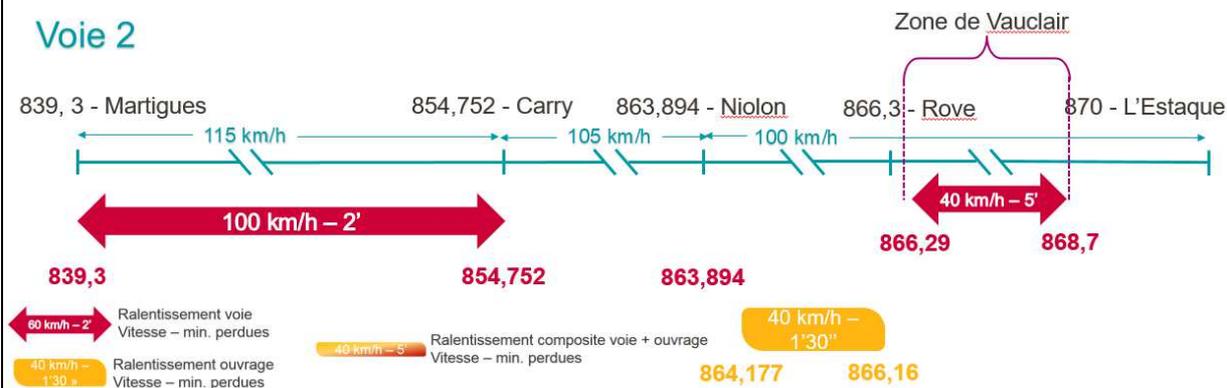


La situation suite aux travaux :

- Voie 1 :
 - 1) 3 minutes de gagnées sur la section Carry – L'Estaque
 - 2) Pas de nouveaux ralentissements pour cause « voie » sur la section traitée



- Voie 2 :
 - 1) 3 minutes de gagnées sur la section Carry – L'Estaque
 - 2) Pas de nouveaux ralentissements pour cause « voie » sur la section traitée



Le programme détaillé :

- Voie 1 :

PK début	PK fin	Longueur	Consistance	Voie
840,865	841,405	0,540	RR 1 file	1
844,476	845,001	0,525	RR 1 file	1
845,752	846,053	0,301	RR 1 file	1
848,180	848,628	0,448	RVB	1
848,628	848,703	0,075	RVB	1
848,703	848,822	0,119	RVB	1
848,822	848,931	0,109	RR 1 file	1
848,931	849,576	0,645	RR 1 file	1
850,866	851,047	0,181	RR 1 file	1
851,144	851,397	0,253	RR 1 file	1
854,901	855,413	0,512	RVB	1
855,413	855,864	0,451	RVB	1
855,864	856,469	0,605	RVB	1
856,469	856,667	0,198	RVB	1
856,667	857,104	0,437	RVB	1
857,104	857,207	0,103	RVB	1
857,207	857,720	0,513	RVB	1
857,720	857,770	0,050	RVB	1
857,770	857,956	0,186	RVB	1
857,956	858,011	0,055	RVB	1
858,011	859,142	1,131	RVB	1
859,142	859,221	0,079	RVB	1
859,221	859,623	0,402	RVB	1
859,623	859,680	0,057	RVB	1
859,680	860,030	0,350	RVB	1
860,030	860,080	0,050	RVB	1
860,080	860,843	0,763	RVB	1
860,843	861,342	0,499	RVB	1
861,342	862,070	0,728	RVB	1
862,070	863,005	0,935	RVB	1
863,005	864,022	1,017	RVB	1
864,022	864,177	0,155	RVB	1
864,177	864,377	0,200	RVB	1
864,377	864,588	0,211	RVB	1
864,588	864,737	0,149	RVB	1
864,737	865,235	0,498	RVB	1
865,235	865,362	0,127	RVB	1
865,362	865,522	0,160	RVB	1
865,522	867,522	2,000	RVB	1
868,624	869,015	0,391	RVB	1
869,015	869,060	0,045	RVB	1
869,060	869,500	0,440	RVB	1
869,500	869,855	0,355	RVB	1
TOTAL	RR 1 file	2,554		
	RVB	14,494		

- Voie 2 :

PK début	PK fin	Longueur	Consistance	Voie
840,865	841,405	0,540	RR 1 file	2
841,532	841,551	0,019	RR 1 file	2
841,551	841,878	0,327	RR 1 file	2
842,205	842,451	0,246	RR 1 file	2
844,476	845,001	0,525	RR 1 file	2
845,752	846,053	0,301	RR 1 file	2
848,406	848,628	0,222	RR 1 file	2
848,628	848,703	0,075	RVB	2
848,703	848,931	0,228	RR 1 file	2
848,931	849,576	0,645	RR 1 file	2
851,144	851,397	0,253	RR 1 file	2
853,000	853,226	0,226	RR 1 file	2
854,828	855,401	0,573	RVB	2
855,401	855,866	0,465	RVB	2
855,866	856,464	0,598	RVB	2
856,464	856,672	0,208	RVB	2
856,672	857,113	0,441	RVB	2
857,113	857,208	0,095	RVB	2
857,208	857,713	0,505	RVB	2
857,713	857,772	0,059	RVB	2
857,772	857,952	0,180	RVB	2
857,952	858,000	0,048	RVB	2
858,000	859,151	1,151	RVB	2
859,151	859,223	0,072	RVB	2
859,223	859,633	0,410	RVB	2
859,633	859,680	0,047	RVB	2
859,680	860,038	0,358	RVB	2
860,038	860,081	0,043	RVB	2
860,081	860,848	0,767	RVB	2
860,848	861,342	0,494	RVB	2
861,342	862,066	0,724	RVB	2
862,066	863,006	0,940	RVB	2
863,006	864,020	1,014	RVB	2
864,020	864,175	0,155	RVB	2
864,175	864,380	0,205	RVB	2
864,380	864,584	0,204	RVB	2
864,584	864,730	0,146	RVB	2
864,730	865,236	0,506	RVB	2
868,615	869,320	0,705	RVB	2
869,320	869,498	0,178	RVB	2
869,498	869,803	0,305	RVB	2
TOTAL	RR 1 file	3,532		
	RVB	11,671		

Pour les rails de sécurité :

	EXISTANT								PROJET							
	V1				V2				V1				V2			
	pK Déb	pK Fin	L	RS	pK Déb	pK Fin	L	RS	pK Déb	pK Fin	L	RS	pK Déb	pK Fin	L	RS
Mur de soutènement				0				0				0	856+267	856+403	136	1
PRA l'Aigle				0				0	856+669	856+865	196	1	856+668	856+875	207	1
	857+305	857+342	37	2	857+305	857+351	46	2	857+305	857+342	37	2	857+305	857+351	46	2
PRA des Eaux Salées				0				0	857+480	857+680	200	1	857+469	857+709	240	1
PRA Mauvaillon				0				0	858+772	859+000	228	1	858+775	859+000	225	1
PRA Méjean				0				0	860+317	860+518	201	1	860+315	860+580	265	1
Mur de soutènement				0				0				0	861+495	861+890	395	1
PRA Baume de Lume				0				0	861+953	862+089	136	1	861+953	862+095	142	1
PRA de Réres				0				0	862+995	863+122	127	1	862+997	863+149	152	1
PRA Jonquier				0				0	863+308	863+618	310	1	863+308	863+826	518	1
PRA La Vesse				0				0	864+140	864+391	251	1	864+143	864+421	278	1
Tranchée la Vesse	864+585	864+734	149	1	864+583	864+734	151	1	864+601	864+751	150	1	864+602	864+751	149	1
Tranchée Aragnols	865+232	865+355	123	1	865+233	865+353	120	1	865+251	865+377	126	1	865+225	865+377	152	1
PRA et tranchée Aragnols	865+494	866+151	657	1	865+496	866+151	655	1	865+520	866+159	639	1	865+524	866+157	633	1
Tranchée Rio Tinto				0				0	866+384	867+522	1 138	1	866+341	866+884	543	1
Tranchée Rio Tinto				0	867+427	867+527	100	1				0	867+007	867+490	483	1
PRA des Riaux				0				0	868+654	868+918	264	1	868+660	869+310	650	1
PRA des Mariniers et mur				0				0				0	869+473	869+731	258	1
			966	1 003			1 072	1 118			4 003	4 040			5 472	5 518
Linéaire de RS				2 038								9 475				
Linéaire de RS développé				2 121								9 558				

Conditions de réalisation :

L'opération de modernisation de la voie est concomitante à la réalisation d'une opération indispensable à la pérennisation de la ligne : le confortement du tunnel de Rio Tinto.

Le tunnel subit actuellement des avaries majeures du fait des effets de la pollution industrielle du site de Vauclair dans lequel il se trouve. Les métaux lourds largement et longuement rejeté dans l'encaissant du tunnel altèrent durablement sa maçonnerie provoquant des symptômes de déconsolidation de la voûte.

La pollution migre également à l'intérieur du tunnel pour se loger sur les parois (concrétions d'arsenic) ou sur le ballast et les rails sous forme de poussières. Les conditions d'intervention dans le tunnel sont régies par un référentiel spécifique qui impose au personnel de porter des tenues étanches, et aux matériels d'être complètement décontaminés avant de sortir du périmètre qui aura préalablement était confiné.

Ainsi les contraintes sont telles que seule une réalisation en fermeture complète de la ligne durant 6 mois est envisageable.

Ainsi, il a donc été décidé de réaliser également les travaux de voie pendant la fermeture de ligne.

Les travaux sont donc réalisés sous fermeture complète de la ligne en Martigues et L'Estaque pour une durée de 6 mois, de Septembre 2020 à mars 2021.

Les bases arrières seront situées hors de la ligne fermée : à Fos Coussoul et à Miramas.

Eléments financiers :

Le Coût de l'opération est évalué à 32 860 000 € HT aux conditions économiques de 01/2017 et se se décompose de la façon suivante :

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 01/2017	AVP	PRO	REA	Total
Foncier				
Travaux	634	1118	23 464	25216
MOE	623	986	1 553	3162
MOA	170	326	505	1001
Provision pour risques		70	3 411	3481
PRI (à détailler en commentaires)				
PRNI				
TOTAL	1 427	2500	28 933	32860

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mai 2021
Indice(s) représentatif(s)	TP01, ING
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.	

Éléments de calendrier :

Phase REA (01/06/2018 à 28/05/2021) :

- Marchés : 01/06/2019 à 02/12/2019
- Travaux : 14/04/2020 à 28/05/2021
 - Travaux Préparatoires : 14/04/2020 à 31/07/2020
 - Fermeture de ligne : 31/08/2020 à 19/03/2021
 - Préparation de la fermeture en S9A3 : 31/08/2020 à 18/09/2020
 - Travaux voie entre Martigues et le tunnel de Rio Tinto : 21/09/2020 à 18/12/2020
 - Travaux voie entre le tunnel des Riaux et L'estaque : 11/01/2021 à 12/02/2021
 - Travaux OA Tunnel Rio Tinto : 21/09/2020 à 08/01/2021
 - Travaux OT versant Rio Tinto : 21/09/2020 à 18/12/2020
 - Travaux hydrauliques remblai Eaux Salées : 21/09/2020 à 13/11/2020
 - Préparation réouverture de ligne : 15/02/2021 à 19/03/2021
 - Finitions : 22/03/2021 à 28/05/2021

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds
et
Modèle d'état récapitulatif des dépenses

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

OPERATION : *Réalisation des Travaux de modernisation de la Côte Bleue*
MONTANT GLOBAL HT courants : 30 975 000 €

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
1er trimestre 2019	1 ^{ère} appel de fonds	6 195 000,00	20,00%	Prise d'effet de la convention de financement
2020	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	15 487 500,00	50,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau
2021	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	3 097 500,00	10,00%	Un ou plusieurs certificat(s) d'avancement physique signé(s) par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau
2021	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 646 250,00	15,00%	Un ou plusieurs état(s) récapitulatif(s) des dépenses comptabilisées
2022	Solde	1 548 750,00	5,00%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		30 975 000,00	100,00%	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

Exemple de principe

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					<i>HT euros</i>
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					<i>HT euros</i>
TOTAL DEPENSES					<i>HT euros</i>

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

SANS OBJET