



# Convention

relative au financement d'une étude d'opportunité pour l'aménagement des installations ferroviaires en gare de Gardanne, et la modernisation de l'installation terminale embranchée de GazelEnergie

## Conditions particulières

Compte F	ARCOLE :	GCF :
----------	----------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'État** (Ministère de la Transition Écologique), représenté par **Monsieur Christophe MIRMAND**, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

**La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur**, représentée par le Président du Conseil régional, **Monsieur Renaud MUSELIER**, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du..... ;

Ci-après désignée « **La Région** »

**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** »

Et,

**SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 500 000 000 €, immatriculée 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, représentée par **Monsieur Karim TOUATI**, Directeur Territorial Provence – Alpes – Côte d'Azur, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

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

**VU :**

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF RÉSEAU
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RÉSEAU,
- L'Ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de covid-19.

## **SOMMAIRE**

---

ERREUR ! AUCUNE ENTREE DE TABLE DES MATIERES N'A ETE TROUVEE.

**ANNEXE 2 CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION : COUT, FONCTIONALITES, DELAIS**

**ANNEXE 3 CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS**

**ANNEXE 4 MOYENS ET CALENDRIER DES EVENEMENTS DE COMMUNICATION – SANS  
OBJET**

## IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

*Afin d'accompagner la fermeture prochaine de la tranche charbon de la centrale thermique de Gardanne, l'État a lancé la construction d'un projet de territoire en association avec l'ensemble des acteurs territoriaux publics et privés. La démarche poursuit notamment l'objectif de faciliter l'implantation d'activités économiques nouvelles, en compensation de la fermeture de la tranche charbon de la centrale.*

*Les opérations soutenues dans le pacte pour la transition écologique et industrielle du territoire de Gardanne-Meyreuil, devraient se traduire par une relance du fret ferroviaire local du fait de projets industriels nouveaux (production envisagée de biométhanol notamment pour le marché allemand, pôle bois). Les installations ferroviaires actuelles, qui comprennent le Réseau Ferré National (RFN) largement utilisé par les TER, ainsi que l'Installation Terminale Embranchée (ITE) de GazelEnergie doivent s'adapter à l'évolution des trafics, à l'import (comme ce fut le cas historiquement avec les flux charbon de Fos-sur-Mer vers Gardanne) mais aussi à l'export.*

*La centrale thermique est connectée au réseau ferré national et dispose de sa propre installation terminale embranchée. Toutefois cette ITE (première partie au sein du RFN et seconde partie dans le domaine privé de l'industriel) n'est plus utilisée depuis plusieurs années. De même, sa configuration est fortement orientée pour le transport de charbon, et donc peu polyvalente.*

*Concernant le RFN, les trains au départ de la centrale et à destination de Aix-en-Provence / Rognac, sont assujettis à la réalisation d'une manœuvre ferroviaire jugée pénalisante de « tête à queue » en gare de Gardanne.*

*Dans ce contexte, et compte-tenu des premiers éléments de diagnostic exposés ci-avant, les membres du comité de pilotage du projet de territoire ont souhaité lancer **une première étude d'opportunité** concernant les aménagements à consentir sur le RFN et sur le réseau capillaire privé, pour accompagner le développement du fret ferroviaire local.*

*L'objectif de l'étude est d'analyser les circulations potentielles et d'examiner si les installations actuelles sont adaptées ou s'il convient de les modifier et/ou les renouveler.*



## **2.2 Objectif des études**

L'étude a pour objectif d'identifier les aménagements ferroviaires dans le secteur de Gardanne permettant de répondre de manière adaptée aux évolutions attendues du trafic fret en lien avec le site de GazelEnergie, qui a vocation à être densifié par l'accueil de nouveaux projets industriels

## **2.3 Contenu de l'étude**

L'étude d'opportunité faisant l'objet de la présente convention abordera les deux axes ci-après.

- **Concernant les aménagements de la première et seconde partie de l'ITE :**
  - Préciser l'état et les fonctionnalités de l'ITE historique, ainsi que les aménagements de renouvellement et de modernisation à réaliser pour pérenniser l'ITE, la rendre opérationnelle et apte à supporter un trafic ferroviaire nouveau et plus important qu'aujourd'hui ;
  - Proposer, comparer et dresser une première estimation des coûts des différentes solutions envisageables pour la modernisation et le renouvellement des fonctionnalités de l'ITE. Les solutions techniques porteront notamment sur :
    - le fret conventionnel (exemple : wagons citernes pour le projet méthanol)
    - la création d'une plateforme de transport combiné rail-route (conteneurs citernes rail-route...);
  - Identifier les dispositions particulières à prendre en compte ou à prévoir dans le cadre du projet de modernisation de l'ITE, sous l'angle de la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses (méthanol, hydrogène, autres gaz...).
  
- **Concernant l'aménagement du RFN :**
  - Examiner la possibilité d'améliorer, voire de supprimer, la manœuvre de tête à queue, et proposer des solutions d'aménagement du RFN, à court, moyen et long termes en fonction du trafic et dresser une première estimation des coûts associés à la modification de l'infrastructure ;
  - Examiner les possibilités d'insertion du trafic marchandises dans la grille horaire de la ligne Marseille/Gardanne/Aix, qui fait l'objet actuellement d'importants travaux de modernisation dans le cadre du Contrat de Plan État/Région, et dresser toute proposition permettant la bonne circulation de trains de marchandise. Un contact sera pris avec Alteo afin de prendre en compte les réflexions de l'entreprise en matière de transport ferroviaire ;
  - L'étude précisera également si des mesures spécifiques sont à prendre localement en cas de concrétisation d'un transport ferroviaire de matières dangereuses (méthanol...).

### **ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES**

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude d'opportunité objet de la présente convention est de douze (12) mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF RÉSEAU, sous réserve d'une notification de la présente convention de financement et de la confirmation de l'attribution d'une subvention Etat au titre des fonds charbon au plus tard en décembre 2020

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes de l'étude d'opportunité est joint en **Annexe 2**.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

#### **ARTICLE 4. MODALITÉS DE SUIVI DE L'ÉTUDE**

---

Le comité de pilotage de l'étude d'opportunité est constitué du :

- Préfet de Région ou son représentant,
- Président du Conseil Régional ou son représentant,
- Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant,
- Directeur territorial de SNCF Réseau ou son représentant,
- Représentant de GAZEL ENERGIE.

Il est co-présidé par le Préfet de Région ou son représentant, et par le Président du Conseil Régional ou son représentant.

Ce comité se réunit à l'initiative de l'un des financeurs afin de suivre l'évolution du dossier.

Ce comité de pilotage s'appuie sur des comités techniques réguliers. Le comité technique est composé des représentants de l'ensemble des partenaires financiers de l'étude. Le cas échéant, les partenaires privés concernés par l'étude pourront participer au suivi des travaux dans le cadre des comités techniques.

Par ailleurs, deux réunions de présentation et d'échange avec les acteurs du territoire de Gardanne/Meyreuil sont également à prévoir.

#### **ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'ÉTUDE**

---

##### **5.1 Assiette de financement**

##### **5.1.1 Coût de l'étude aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût de l'étude d'opportunité objet de la présente convention, est fixée à 96 154 € aux conditions économiques de 07/2020.

##### **5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu, et d'un taux d'indexation de 4 % par an au-delà de 2020, le besoin de financement est évalué à **100 000 €** courants H.T., dont une somme de 10 000 € courants H.T. **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'étude objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

<b>Phase</b> <b>Étude d'opportunité</b>	<b>Clé de répartition</b> <b>%</b>	<b>Besoin de financement</b> <b>Montant en Euros courants H.T.</b>
État *	50,00 %	50 000 €
Région	25,00 %	25 000 €
Métropole Aix-Marseille-Provence	25,00 %	25 000 €

<b>TOTAL</b>	<b>100,000 %</b>	<b>100 000 €</b>
--------------	------------------	------------------

**\* Disposition particulière concernant la participation de l'État :**

La participation de l'État sollicitée au titre des fonds charbon, est forfaitaire et versée sous la forme d'une d'une subvention. Elle n'est pas encore obtenue à date de la signature de la présente convention.

La demande sera à effectuer avant le 30 décembre 2020 sur la plateforme des services de l'État en région : [https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/gardanne\\_pref13\\_2020](https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/gardanne_pref13_2020)

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

## **ARTICLE 6. APPELS DE FONDS**

---

### **6.1 Modalités d'appels de fonds**

#### Modalités applicables à l'Etat

Par dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, SNCF RÉSEAU procède auprès de l'Etat, aux appels de fonds selon la clé de répartition définie à l'article 5.2, de la façon suivante :

- A la notification de l'arrêté attributif, une avance de 30 % de la participation de l'Etat définie à l'article 5.2 des présentes conditions particulières,
- en fonction de l'avancement de l'étude, des acomptes intermédiaires qui seront calculés en multipliant le taux d'avancement de l'étude par le montant de la participation financière de l'Etat en € courants, définie à l'article 5.2 de la présente convention de financement. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement de l'étude visé par le Directeur de Projet de SNCF RÉSEAU.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 80% du montant plafonné défini au plan de financement.

- Solde : après achèvement de l'intégralité de l'étude, SNCF Réseau présentera le relevé des dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.  
Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

#### Modalités applicables à la Région et à la Métropole

Par dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, SNCF RÉSEAU procède auprès de chaque financeur, aux appels de fonds selon la clé de répartition définie à l'article 5.2, de la façon suivante :

- au démarrage de l'étude et sur présentation d'une attestation de démarrage signée par le Directeur de projet de SNCF Réseau, une avance correspondante à 50 % du besoin de financement,

- en fonction de l'avancement de l'étude, des acomptes intermédiaires qui seront calculés en multipliant le taux d'avancement de l'étude par le montant de la participation financière en € courants, définie à l'article 5.2 de la présente convention de financement. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement de l'étude visé par le Directeur de Projet de SNCF RÉSEAU.  
Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant plafonné défini au plan de financement.
- Solde : après achèvement de l'intégralité de l'étude, SNCF Réseau présentera le relevé des dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.  
Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

En cas de non obtention de la totalité de la subvention de l'Etat, la Région et la Métropole s'engagent à prendre en charge le montant restant dû.

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
État	Préfecture de Région place Félix-Baret CS30001 13259 Marseille Cedex 06	Service de la coordination interministérielle et de l'appui territorial	<a href="mailto:pref-subventions@bouches-du-rhone.gouv.fr">pref-subventions@bouches-du-rhone.gouv.fr</a> 04.84.35.48.17
Région	Région Provence-Alpes- Côte-D'azur 27 place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service Infrastructures et Développement	<a href="mailto:dbiau@regionpaca.fr">dbiau@regionpaca.fr</a> 04.91.57.50.57
Métropole	CS 40868 13626 Aix cedex 1	Direction des finances	<a href="mailto:Arnaud.brande@ampmetropole.fr">Arnaud.brande@ampmetropole.fr</a> 04 91 99 99 00
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 Crédit 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	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole	Territoire 200 054 807 00116 Métropole 200 054 807 00017	
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 de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- dans un délai de douze (12) mois à compter de la validation de l'étude, 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. GESTION DES ECARTS**

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

Aussi les parties, conviennent :

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

Par dérogation, l'article 7.3 des conditions générales ne s'applique pas (pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non- respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération) en cas d'écarts liés à la pandémie de COVID-19.

Il appartient à SNCF Réseau de fournir toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.

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

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau, en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite

ou l'arrêt de l'opération, et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des conditions générales.

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

## **ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION**

---

L'entrée en vigueur de la présente convention prend effet à la double condition suivante :

- d'une part, après notification à SNCF RESEAU, après signature par toutes les parties.
- et d'autre part, après notification par l'Etat de l'attribution de la subvention au titre des fonds charbon. SNCF RESEAU informera l'ensemble des parties de sa notification.

Dans l'hypothèse où cette subvention ne saurait être obtenue, la présente convention sera caduque.

Toutefois en cas d'accord de la prise en charge de la part Etat par la Région et/ou la Métropole, un avenant sera contractualisé entre les parties.

## **ARTICLE 9. NOTIFICATIONS – CONTACTS**

---

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

### **Pour l'ÉTAT**

Nom : MAKHLOUFI Mustapha  
Adresse : STIM / UAPTD DREAL PACA, 16, rue Zattara - CS 70248 – 13 332 Marseille Cedex 3  
Tél : 04.88.22.64.21  
E-mail : [mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr)

### **Pour la Région**

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

### **Pour la Métropole**

Nom Madeleine Michel  
Adresse Métropole AMP Pays d'Aix Hotel Boades 8 place Jeanne D'Arc 13100 Aix en Provence  
Tél 0442916081  
E-mail [madeleine.michel@ampmetropole.fr](mailto:madeleine.michel@ampmetropole.fr)

### **Pour SNCF RÉSEAU**

Nom COUSTET Loïc  
Adresse 10 place de la Joliette - Les Docks Atrium 10.4 -BP 85404  
Tél 04 96 17 04 80  
E-mail : [loic.coustet@reseau.sncf.fr](mailto:loic.coustet@reseau.sncf.fr)

**La présente convention est établie en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) pour chacun des signataires.**

**A Marseille, le .....**

**Pour l'ETAT**

**Le Préfet de Région**

**Provence - Alpes - Côte d'Azur**

**A Marseille, le .....**

**Pour la Région Provence – Alpes – Côte  
d'Azur**

**Le Président du Conseil Régional**

**Christophe MIRMAND**

**Renaud MUSELIER**

***La présente convention est établie en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) pour chacun des signataires.***

***A Marseille, le .....***  
**Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence**  
**La Présidente de la Métropole**

**Martine VASSAL**

***La présente convention est établie en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) pour chacun des signataires.***

**A Marseille, le  
Pour SNCF RÉSEAU  
Le Directeur Territorial Provence – Alpes – Côte d’Azur**

**Karim**

**TOUATI**



# Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1.</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 3.</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>22</b>
6.1	22
6.2	22
6.3	22
6.4	23
6.5	24
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>24</b>
7.1	24
7.2	24
7.3	25
<b>ARTICLE 8.</b>	<b>27</b>
8.1	27
8.2	27
Appels de fonds et solde	27
Calendrier prévisionnel des appels de fonds	28
Délai de paiement	28
8.3	28
<b>ARTICLE 9.</b>	<b>28</b>
<b>ARTICLE 10.</b>	<b>29</b>
<b>ARTICLE 11.</b>	<b>29</b>
<b>ARTICLE 12.</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 13.</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 14.</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 15.</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 16.</b>	<b>31</b>
<b>ARTICLE 17.</b>	<b>31</b>

## 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 1. 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 2. 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 3. 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 4. 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 5. 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.

### **5.1 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.

### **5.2 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).

### **5.3 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**.

#### **5.4 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.

## **5.5 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 6. GESTION DES ECARTS**

---

### **6.1 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.

### **6.2 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**.

### **6.3 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  $2/1000^{\text{ème}}$  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 7. APPELS DE FONDS**

---

### **7.1 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.

### **7.2 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

### **7.3 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 8. 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 9. 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 10. 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 11. 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 12. 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 13. 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 14. 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 15. 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 16. 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 émergence »

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 :** Etude d'opportunité pour l'aménagement des installations ferroviaires en gare de Gardanne, et la modernisation de l'installation terminale embranchée de GazelEnergie

**Eléments de gouvernance :**

Définies au sein des conditions particulières

**Eléments de programme <sup>1</sup>:**

Voir conditions particulières.

**Conditions de réalisation :**

Sans objet.

**Eléments financiers :**

Le Coût de l'étude d'opportunité à 96 154 € HT aux conditions économiques de 07/2020 soit 100 000 € courants H.T. pour une réalisation en 2021.

**Eléments de calendrier :**

La durée prévisionnelle des études objet de la présente convention de financement est estimée à douze (12) mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau.

# **Convention de financement**

## **Convention de financement**

### **Annexe 3**

#### **Calendrier révisable des appels de fonds**





# **Convention de financement**

## **Annexe 4**

**Moyens et calendrier des  
évènements de communication  
Sans objet**