Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

RÉGION PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

SNCF RÉSEAU

Financé par
GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

FRANCE RELANCE

MIRAMAS
UNE VILLE. DES VIES

Convention

Relative au financement
des études et travaux de Modernisation
du site de triage de Miramas

Conditions particulières

COMPTE F	ARCOLE	GCF : 2100219

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par ***Monsieur Christophe MIRMAND***, 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**»

La Ville de Miramas, représentée par ***Monsieur Frédéric VIGOUROUX***, Maire de Miramas, agissant en vertu de la délibération n° ……..en date du ……..

Ci-après désigné «**La Ville de Miramas**»

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par ***Monsieur Karim TOUATI***, Directeur territorial Provence-Alpes-Côte-d'Azur, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné **« SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région, le Département des Bouches du Rhône, la Métropole Aix Marseille Provence, la ville de Miramas étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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 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,

- Le plan de relance français au titre du soutien au secteur ferroviaire,

- Les Conditions Générales Financeurs Publics en date du 15 mars 2018 jointes en annexe,

- Vu l'engagement juridique N° …….. relatif à la part État, visé par le Contrôleur Budgétaire Régional le .. ../…./2021

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET **6**
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE **6**
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION **6**
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION **6**
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION **7**
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION **7**
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 7
6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence 7
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation 7
6.2 PLAN DE FINANCEMENT 8
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS **9**
7.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS 9
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION 10
7.3 IDENTIFICATION 10
7.4 DELAIS DE CADUCITE 11
ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS **11**
ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS **12**
ANNEXES

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La zone de Miramas offre un positionnement stratégique pour le développement de la logistique de distribution régionale et une fonction de massification d'une partie des flux en provenance de Fos, Marseille et du Var. La commune de Miramas se situe au centre des Bouches-du-Rhône et constitue, sur le plan ferroviaire, la porte d'entrée de la desserte des principales zones logistiques (Fos-sur-Mer, Étang de Berre, Marseille).

Gare de tri, gare de relais pour les motrices et conducteurs et gare de remisage, la gare de Miramas se positionne comme « une usine à faire du fret ferroviaire ».
Miramas est le triage le plus au sud de la desserte ferroviaire française composée de 4 gares de triage (Miramas, Sibelin, Le Bourget, Woippy) et représente entre 15 à 20% de l'activité de tri. Une centaine de trains sont formés annuellement et les principales origines/ destinations des trains de fret conventionnel sont Sibelin en région Auvergne Rhône Alpes, Saint-Jory en Occitanie puis l'Espagne et l'Italie. Miramas est également une plateforme de transport militaire.

Le tri à la gravité, dont le seul opérateur actuel est Fret SNCF, est l'usage initial et historique de la gare de Miramas. Ces 20 dernières années, le modèle économique du wagon isolé n'a pas permis de faire face à la concurrence du mode routier et le fret ferroviaire commercialisé au travers du wagon isolé a perdu des parts de marché. Le ferroviaire a maintenu son activité en se recentrant sur le marché des trains complets mais aussi grâce à de nouvelles formes d'exploitation telle que le transport combiné.

L'utilisation des voies de la gare de Miramas a évolué en lien avec les évolutions du marché, et l'arrivée d'autres entreprises ferroviaires. En 2021, l'ensemble des voies du site ont trouvé preneur et sont affectées à une utilisation commerciale par SNCF Réseau. Miramas fait partie du Delta Rhodanien qui représente 30% des flux de fret multimodal français. Au sein de cet espace Miramas représente 10% des circulations de fret annuelles et 15% des tonnes-km.

Le plan de relance ferroviaire, faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021, a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports.

Le développement du fret ferroviaire est un objectif partagé par l'État et la Région exprimé dans le Protocole pour le développement du fret ferroviaire annexé au Contrat de Plan Etat Région 2015 -2020 prorogé jusqu'en 2022 dans le cadre du volet mobilité du Contrat d'Avenir. La gare de triage de Miramas figure en priorité 2 du Protocole Etat Région, projet à financer post 2022, mais l'urgence sociale, la volonté de l'opérateur de continuer l'exploitation et le plan de relance Fret national ont accéléré le choix d'investir sur Miramas.

En sus des actions au titre du plan de relance, le développement de l'activité sur le site de transport combiné de Clésud qui sera étendu en 2023, renforcera l'attractivité et le trafic sur le site.

Fret SNCF utilise en usage de tri à la gravité jusqu'à 34 voies réparties sur 5 pinceaux du faisceau de formation des trains. Une étude réalisée par Fret SNCF, utilisateur unique des installations de tri à la gravité sur le site, a montré l'intérêt opérationnel du maintien des installations de tri à la gravité sur 2 « bosses » et sur 5 des 6 pinceaux de voies historiques.

Les ambitions de maintien et de développement de l'activité de transport ferroviaire de marchandises ont été partagés lors d'une table ronde, à l'initiative de Monsieur le Préfet de région, avec l'ensemble des acteurs industriels et publics le 6 mai dernier. Lors de cette table ronde, un projet de modernisation des installations du site a reçu un soutien massif des participants et des autorités en charge des financements publics.

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le Département des Bouches du Rhône, la ville de Miramas et la Métropole Aix Marseille Provence ont annoncé apporter leur concours financier à ce projet.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes ***Conditions particulières*** ont pour objet de définir la consistance des études et des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement en vue de la modernisation de la gare de triage de Miramas.

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. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux décrits dans la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Afin de soutenir les projets de développement de transport ferroviaire de marchandises utilisant le site de triage de Miramas, SNCF Réseau s'engage sur un projet visant à :

1) Garantir la disponibilité opérationnelle de l'ensemble du plateau de voies du site de Miramas. Afin de garantir cette disponibilité, les voies et appareils de voies qui présentent actuellement des restrictions de circulation ou dont l'expertise réalisée a déterminé un risque de restriction dans les 5 prochaines années seront régénérés dans le cadre du schéma annexé.

2) Assurer le fonctionnement des installations de tir au but sur 5 pinceaux pour un total de 40 voies. Pour garantir cette fonctionnalité, les freins dits primaires de 4 pinceaux seront modernisés en échange standard.

3) Garantir la sécurité du personnel intervenant sur le site en remplaçant le système de protection automatique « SYSPRAI » par un système de nouvelle génération.

Pour satisfaire ces objectifs, il est prévu entre 2021 et 2025 :

- Le renouvellement de 12 voies par Renouvellement Voies Ballast (RVB)
- La rénovation de 20 appareils de voies des faisceaux réception et relai Crau
- Le renouvellement de 4 freins primaires (FP)
- Le renouvellement du Sysprai

La consistance du programme technique est présentée en annexe 2 de la présente convention.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études et travaux objet de la présente convention est de **cinq (*5) ans***, à compter de 2021.

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent de réunir, à l'initiative de SNCF Réseau, un comité technique tous les 6 mois et un comité de pilotage tous les ans.

Les différentes opérations prévues dans le cadre de ce programme de rénovation sont actuellement à des stades d'études différents.
Le programme ainsi que le planning présenté en annexe 2 constitue le programme de référence contractuel.
Lors de chacun des comités techniques, SNCF Réseau fera un état complet du programme de l'opération en distinguant :

- Les opérations déjà réalisées et leur coût final (ou leur coût final prévisionnel)
- Les opérations à venir et leur coût estimé en fonction des avancements des études et de la connaissance à date des prix de marché.
- Les évolutions envisagées dans la consistance des opérations proposées (par rapport au programme de référence ou du programme validé précédemment en COPIL) :
    - en fonction de l'état à date des installations
    - pour contenir l'ensemble du projet dans la somme initialement prévue.

Une fois par an, SNCF réseau présentera l'évolution du trafic sur le site, afin d'adapter éventuellement le programme de l'opération en fonction de cette évolution."

En fonction de l'ampleur des évolutions, le comité technique peut décider de réunir le comité de pilotage afin de valider un nouveau programme de référence qui fera l'objet d'un avenant à cette convention le cas échéant.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le financement requis pour l'ensemble de l'opération a été établi sur un chiffrage issu d'une étude de faisabilité en juin 2021 et s'élève à **18,06 M€ aux conditions économiques de janvier 2021**.

L'ensemble des sommes engagées visent à garantir les fonctionnalités décrites à l'article 3.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en ***Annexe 2.***

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (indice TP01 de janvier 2021)***,*** et d'un taux d'indexation de 1 % en 2021, 2% en 2022, 3% en 2023 et au-delà, le besoin de financement est évalué à **19,1 M€ courants H.T.**

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

6.2 Plan de financement

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

Etudes et Travaux	**Clé de répartition %**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**
Etat	**49,2147 %**	**9 400 000 €**
Région	**8,3770 %**	**1 600 000 €**
Département des Bouches du Rhône	**7,8534 %**	**1 500 000 €**
Métropole Aix Marseille Provence	**7,8534 %**	**1 500 000 €**
Ville de Miramas	**0,5235 %**	**100 000 €**
SNCF Réseau	**26,1780 %**	**5 000 000 €**
TOTAL	**100,0000 %**	**19 100 000 €**

Cette convention de financement couvre les dépenses comptabilisées en 2021, en amont de la signature de la convention pour les opérations prévues à l'article 3.

Afin de ne pas retarder le planning de l'opération, les travaux réalisés en 2021 sont pris en charge à 100 % sur fonds propres SNCF Réseau (3,4 M€ courants) et sont ainsi déduits de sa participation dans le tableau ci-dessous. Les dépenses comptabilisées en 2021 par SNCF réseau seront justifiées auprès de l'ensemble des partenaires.

Les clés de répartition indiquées dans le tableau ci-dessous serviront à la facturation des appels de fonds.

Etudes et Travaux	**Clé de répartition %**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**
Etat	**59,873 %**	**9 400 000 €**
Région	**10,191 %**	**1 600 000 €**
Département des Bouches du Rhône (*)	**9,554 %**	**1 500 000 €**
Métropole Aix Marseille Provence	**9,554 %**	**1 500 000 €**
Ville de Miramas	**0,637 %**	**100 000 €**
SNCF RESEAU	**10,191 %**	**1 600 000 €**
TOTAL	**100,0000 %**	**15 700 000 €**

(*) La subvention du Département des Bouches-du-Rhône est plafonnée à 1 500 000 €.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Le présent article précise les modalités d'appels de fonds définies à l'article 8.2 des ***Conditions Générales*** et servira par conséquent à leur facturation.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF Réseau procédera auprès des partenaires financiers, selon la clé de répartition figurant au plan de financement mentionné à l'article 6.2 des présentes conditions particulières (second tableau), aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1er appel de fonds de 20 % du montant de leur participation respective en euros courants à la signature de la présente convention de financement ;
- des appels de fonds intermédiaires seront émis en fonction de l'avancement des études et travaux. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des études et travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants. Ces appels de fonds seront accompagnés d'un certificat d'avancement signé par le Responsable MOA de SNCF RÉSEAU.

Le cumul des fonds appelés au titre des études et travaux ne pourra pas excéder 95 % du montant en €uros courants défini au plan de financement à l'article 6.2 des présentes conditions particulières.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

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

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

Cet échéancier sera mis à jour et présenté à chaque comité technique.

SNCF Réseau présentera également le bilan financier de l'opération 2021 prise en charge à 100 % sur ses fonds propres.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 36 Bd des dames 13002 Marseille	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	uppr.sti.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	DIGE Service Grands Equipements	04 91 57 57 64 ggainlet@maregionsud.fr
Département 13	Hôtel du Département 52 avenue de Saint Just 13256 Marseille	DGA Stratégie et Développement du Territoire	04-13-31-02-14 jeanmichel.ambrosi@departement13.fr
Métropole Aix Marseille Provence	Métropole Aix Marseille Provence Tour la Marseillaise Quai d'Arenc BP 48014 13567 Marseille Cedex 02	Service Exécution budgétaire et contrôle	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Ville de Miramas	Mairie de Miramas Place jean Jaurès 13140 MIRAMAS	Direction des Finances et Contrôle de Gestion	06 79 79 87 52 c.merle@mairie.miramas.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.

7.3 Identification

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
Etat	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département 13	221 300 015 00247	FR 47221300015
MAMP	200 054 807 00017	FR 19200054807
Ville de Miramas	211 300 637 00017	/
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

7.4 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. 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 ;
- un délai de soixante (60) mois à compter de l'achèvement prévisionnel de la phase REA objet de la présente convention (délais de garantie de parfait achèvement échu) soit une date de caducité au 1er janvier 2031, 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 8. 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 de déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû 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 et les impacts sur les délais engendrés directement par la pandémie COVID-19 en justifiant leur nature ainsi que leur lien direct avec la pandémie et les mesures légales prises par les autorités (arrêté, décret, ordonnance…).

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

Dans tous les cas où les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais notamment) sont affectées, SNCF Réseau en informera les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoquera un comité de pilotage 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 conclu. 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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 en recommandé avec accusé de réception à :

Pour l'ETAT
Nom : Florent MORETTI
Adresse : STIM / UAPTD DREAL PACA, 36 BD des Dames - 13002 Marseille
Tél : 04.88.22.61.00
E-mail : florent.moretti@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 : Jean-Philippe MIGNARD
Adresse : Hôtel du Département – 52 avenue de Saint Just – 13256 Marseille cedex 20
Tél : 04 3 31 15 91
E-mail : jeanphilippe.mignard@departement13.fr

Pour la Métropole Aix Marseille Provence
Nom : Vincent TOUZE
Adresse : Tour la Marseillaise – Quai d'Arenc – BP 48014 - 13567 Marseille Cedex 02
Tél : 04 91 99 70 06
E-mail : vincent.touze@ampmetropole.fr

Pour la Ville de Miramas
Nom : Sophie PERRIER
Adresse : Hôtel de Ville, Place Jean Jaurès, 13140 MIRAMAS
Tél : 0 8000 13140 ou 06 75 70 23 82
E-mail : s.perrier@maire.miramas.fr

Pour SNCF RÉSEAU
Nom : Thierry JACQUINOD
Adresse : 10, place de la Joliette – Les Docks – Atrium 10.4 – BP 85404 - 13567 Marseille cedex
Tél : 06 14 16 77 97
E-mail : thierry.jacquinod@sncf.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Fait en cinq (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, *le ……..…*

Pour l'ÉTAT
Le Préfet de Région
Provence Alpes Côte d'Azur

Monsieur Christophe MIRMAND

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Fait en cinq (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, *le ……..…*

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

Monsieur Renaud MUSELIER

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Fait en cinq (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, *le ……..…*	***A Marseille,*** *le ……..…*
Pour Le Département des Bouches du Rhône ***La Présidente***	***Pour La Métropole Aix Marseille Provence*** ***La Présidente***
Madame Martine VASSAL	***Madame Martine VASSAL***

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Fait en cinq (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Miramas, *le ……*

Pour La Ville de Miramas
Le Maire

Monsieur Frédéric VIGOUROUX

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Fait en cinq (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, *le ……..…*

Pour SNCF RESEAU
Le Directeur Territorial

Monsieur Karim TOUATI

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET 22

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION 22

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION 22

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE 23

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION 23

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION 24

6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE 24
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE 24
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE 25
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION 25
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU 26

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS 26

7.1 DISPOSITIONS GENERALES 26
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN 27
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 27

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS 29

8.1 REGIME DE TVA 29
8.2 VERSEMENT DES FONDS 29
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 30

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES 30

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 31

ARTICLE 11. RESILIATION 31

ARTICLE 12. MODIFICATION 32

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION 32

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES 32

ARTICLE 15. COMMUNICATION 32

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE 33

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES 33

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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 règlementaires en vigueur.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

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

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.
SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

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

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des ***Conditions particulières*** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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 2/1000ème 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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 événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire 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***)

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

- 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 postériori.

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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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, intègreront 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).

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulgables. 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :

Coût, Fonctionnalités, Délais

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

FICHE OPERATION

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 : Modernisation du site de Triage de Miramas

Eléments de gouvernance :

Cf. modalités décrites dans les conditions particulières

Eléments de diagnostic :

Sur les 93 voies du site de Miramas, en juin 2021, 7 voies sont interdites à la circulation, 10 voies sont autorisées avec restrictions.
Voies interdites : voie 9 faisceau réception, voies 45, 62, 73, 74 faisceau triage, voie 154 faisceau relai et voie 9 faisceau relai Crau.
Voies autorisées avec restrictions :

- Restriction Matières Dangereuses : voie 44 faisceau triage,
- Restriction Tri gravité : voies 52, 54 et 56 faisceau triage – réparation prévue 2021,
- Restriction période chaude : voie 5 faisceau réception, voies 35, 38, 59 et 68 faisceau triage et voie 95 faisceau départ.

Etat du faisceau de réception 16 voies (V5 à V20): à spécifier besoin de renouvellement / degré d'urgence
Les voies 5 et 9 présentent des défauts de nivellement qui ne peuvent être traités par des opérations de maintenance.
Les rayons de courbure des têtes de faisceau (<150m) présentent des risques de déraillement et doivent être repris.
Les principaux appareils de voies sont en fin de vie et doivent être modernisés avant 2025 en lien avec les allongements de courbure.
3 voies présentent des défauts de rails qui seront traités en opération de maintenance.

Etat du faisceau de triage 48 voies 6 freins : à spécifier besoin de renouvellement / degré d'urgence
Les freins secondaires et de régulation du faisceau ne nécessite pas d'investissement particulier avant 2025.
Le frein primaire numéro 1, renouvelé en 2006, ne nécessite pas d'investissement.
Les freins primaires numéro 2 à 6 doivent être renouvelés avant 2025.
11 voies du faisceau présentent des défauts pouvant à moyen terme conduire à des restrictions permanentes.
Sur ces 11 voies :

- 3 voies présentent des défauts de rail qui seront traités en opérations de maintenance,
- 8 voies présentent des défauts de nivellement qui conduisent ou pourraient conduire à des restrictions d'utilisation. Sur ces 8 voies, 3 voies sont à traités impérativement, 3 voies seraient à renouveler avant 2025, 2 voies seraient à renouveler après 2025.

Etat du faisceau attente départ 11 voies
Une voie du faisceau présente des défauts pouvant conduire à des restrictions permanent et seraient à renouveler avant 2025

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Etat du faisceau relai : besoin de renouvellement / degré d'urgence
Une voie est actuellement interdite à la circulation. Une opération de drainage et de remplacement doit être engagée.

Etat du faisceau relais Crau (tri à plat)
Quatre voies du relai Crau ainsi que les appareils de voie seraient à renouveler avant 2025 en lien avec les travaux d'ouvrage hydraulique supportant ce faisceau.

Etat des installations de commande et de sécurité :
Le système automatique de protection du personnel (Sysprai) est obsolète et ne peut être maintenu au-delà de 2025. Il doit être remplacé par un système de nouvelle génération.
Les autres composants de commande ou de sécurité sont pérennes jusqu'à 2025 à minima.

Eléments de programme [1]:

Afin de soutenir les projets de développement de transport ferroviaire de marchandises utilisant le site de triage de Miramas, ce projet a pour ambition de garantir la disponibilité opérationnelle du site à l'horizon 2025 :

- de l'ensemble du plateau de voies du site de Miramas. Afin de garantir cette disponibilité, les voies et appareils de voies qui présentent actuellement des restrictions de circulation ou dont l'expertise réalisée a déterminé un risque de restriction dans les 5 prochaines années seront régénérés dans le cadre du schéma annexé.
- des installations de tir au but sur 5 pinceaux pour un total de 40 voies.
- des installations de commande et de sécurité du personnel nécessaires à l'utilisation des installations sus nommées.

Les opérations soutenant les projets de développement des sites de Clésud ou ex-AREVA font l'objet de projets et financements distincts de ce projet.

En juin 2021, les diagnostics réalisés sur les installations du site de Miramas ont déterminé la liste des installations à régénérer pour garantir les ambitions du projet. Ces installations sont reprises dans le programme ci-dessous

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Programme de référence & coût de l'opération :

Le programme de référence est le programme qui a permis de monter le programme d'investissement en juin 2021.
Ce programme est susceptible d'évoluer en fonction de l'avancée des études, définitions ou conditions de réalisation.

€ HT (CE 01/2021)	2021	2022	2023	2024	2025
Voie et ADV	Renouvellement Appareils de voies faisceau réseption et renouvellement voie 5	Renouvellement des voies 59, 73 et 74	Renouvellement des voies 7,9 et 11 (relai crau) + Renouvellement voies 35 et 38	Renouvellement voie 5 et appreils de voies (Relai Crau) - - En paralelle du traitement ouvrage d'art	Renouvellement voies 62 et 95
Coût DI	**3 400 000**	**2 250 000**	**3 350 000**	**2 060 000**	**1 600 000**
Freins			Remplacement Freins de voies (2) - Temps d'intervention 4 semaines au mois d'aout	Remplacement Freins de voies (2) - Temps d'intervention 4 semaines au mois d'aout	
Estimations			**1 600 000**	**1 600 000**	
Sysprai					Remplacement du Sysprai
Estimations				**200 000**	**2 000 000**
Total Annuel	**3 400 000**	**2 250 000**	**4 950 000**	**3 860 000**	**3 600 000**
				TOTAL	**18 060 000**

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (indice TP01 de janvier 2021)**,** et d'un taux d'indexation de 1 % en 2021, 2% en 2022, 3% / an en 2023 et au-delà, le besoin de financement est évalué à **19,1 M€ courants H.T. se décomposant comme suit *:***

- 2021 : 3 400 000 € courants (pris en charge à 100 % par SNCF Réseau)
- 2022 : 2 300 000 € courants
- 2023 : 5 200 000 € courants
- 2024 : 4 200 000 € courants
- 2025 : 4 000 000 € courants

Ce programme de référence sera précisé lors des COTECH successifs en fonction de l'avancement des études sous la forme des opérations des années 2021 et 2022 présentées ci-après.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

2021 : Descriptif des opérations prévues

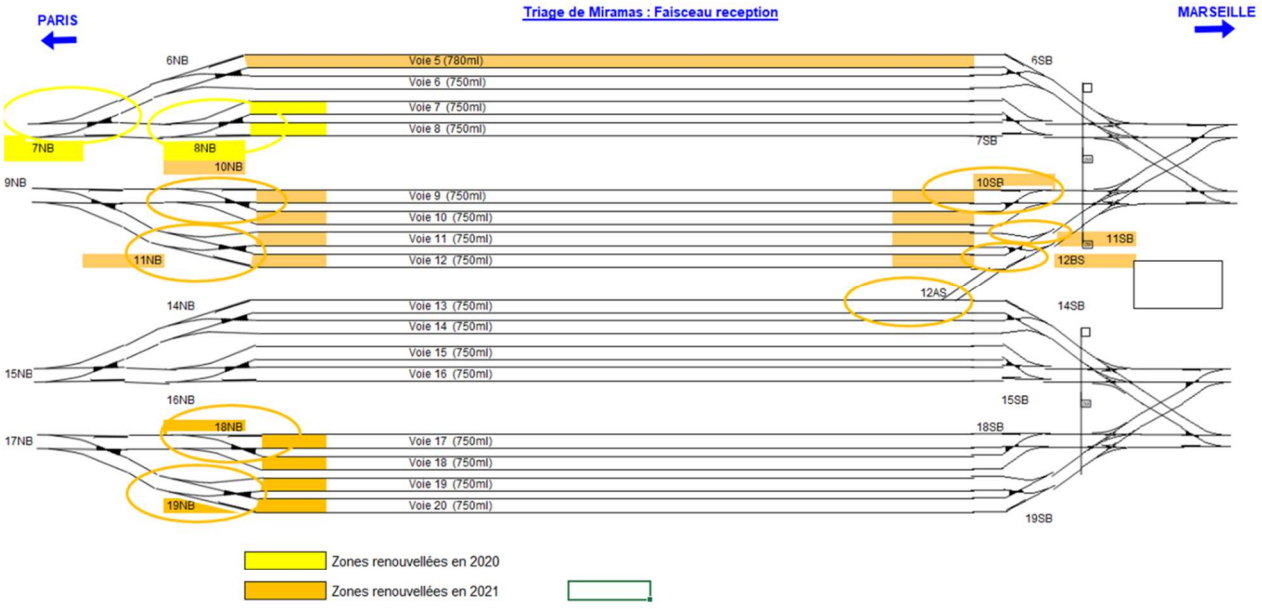
En 2021, les travaux de régénération consistent dans le renouvellement de :

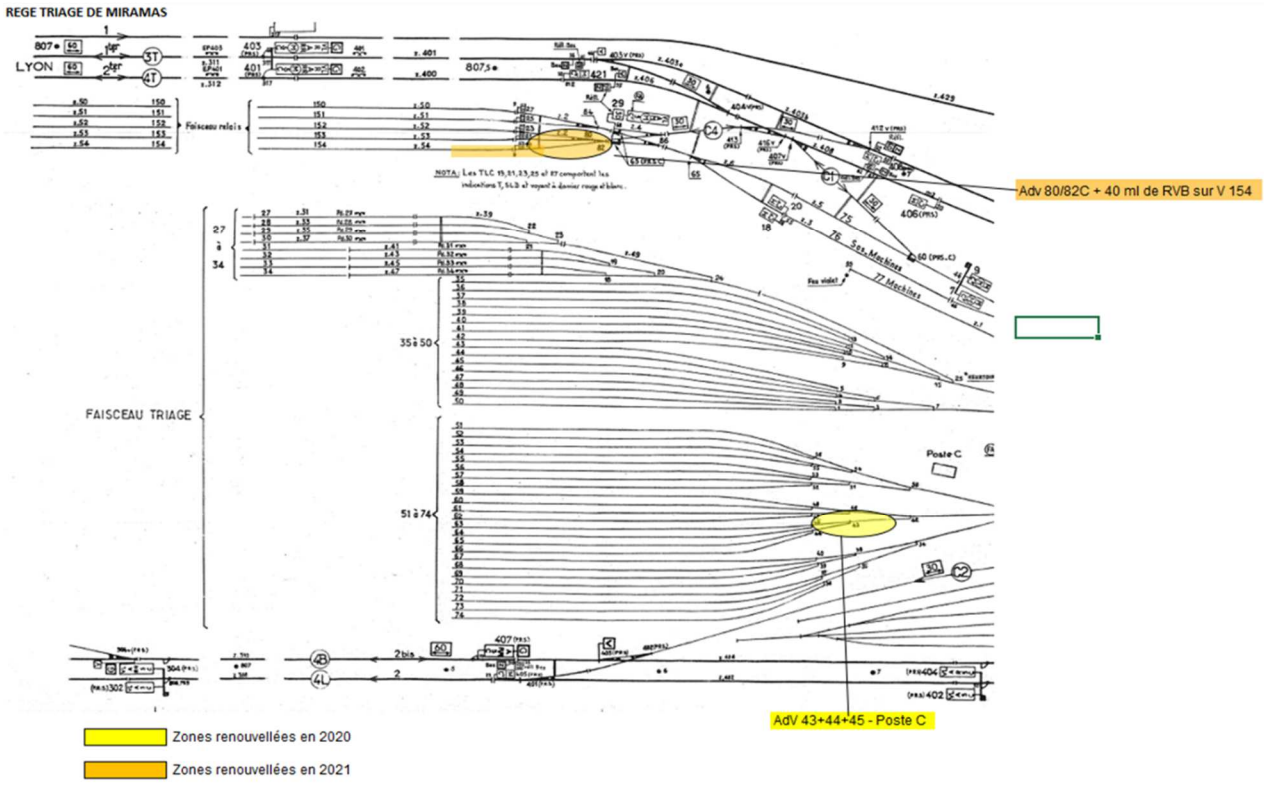
Faisceau Réception :
- Appareils de voie 10NB, 11NB, 10SB, 11SB et 12BS.
- Voie des têtes de faisceau des VS N° 9, 10, 11 et 12.
- Appareils de voie 12AS,18NB,19NB avec rectification de tracé par Renouvellement Voie et Ballast (RVB) de 60 ml en courbe côté Paris sur les branchements 18NB et 19NB
- Voie 5 réception

Faisceau Relais :
- Appareil de voie 80/82C et 40 ml sur la Voie 154

(Cf. Schéma ci-dessous).

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021





Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Récapitulatif du Montant des travaux 2021

Ligne	830000	de	Paris	à	Marseille
		du Km	805+550	au Km	806+300
Libellé des tr	TRAVAUX VOIES SERVICE TRIAGE MIRAMAS 2021				

TRAVAUX aux CE de janvier-19							
	Investigations	OA	Voie	Caténaire	Télécom	Signalo	
B1 -Travaux	- €	- €	1 200 000 €	- €	- €	- €	
SNCF E (De	- €	- €	870 000 €	- €	- €	- €	
B3 - Matière	- €	- €	800 000 €	- €	- €	- €	*total arrondi*
	- €	**- €**	**2 870 000 €**	**- €**	**- €**	**- €**	**2 870 000 €**
C - PR	*10%*	*10%*	*2%*	*10%*	*10%*	*10%*	
Montant PR	- €	- €	57 400 €	- €	- €	- €	**57 400 €**
Montant 1 = Travaux+matiere+SNCFE+PR							**2 927 400 €**

D2 - MOE (REA)		
		Travaux
Montant MOE T	12,50%	**365 925 €**

E1 - Dépenses de MOA	
	Travaux
CSPS	10 000 €
ELISE	- €
Radios	- €
Environnement	
Etude d'exploitation	- €
Topo / mission foncière	4 000 €
Amiante / plomb	
Total dépenses de MOA	**14 000 €**

Récapitulatif (B+C+D+E)	
	Travaux
Montant total Travaux + MOE + Dépenses de MOA hors Sondages	**3 307 325 €**
Montant total Sondages + MOE + Dépenses de MOA	

F - MOA (REA)		
		Travaux
Montant MOA T	2,8%	**92 605 €**

	Travaux
MONTANT TOTAL	**3 399 930 €**
CE 01/2021	**3 399 930 €**
Montant Final arrondi	**3 400 000 €**

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

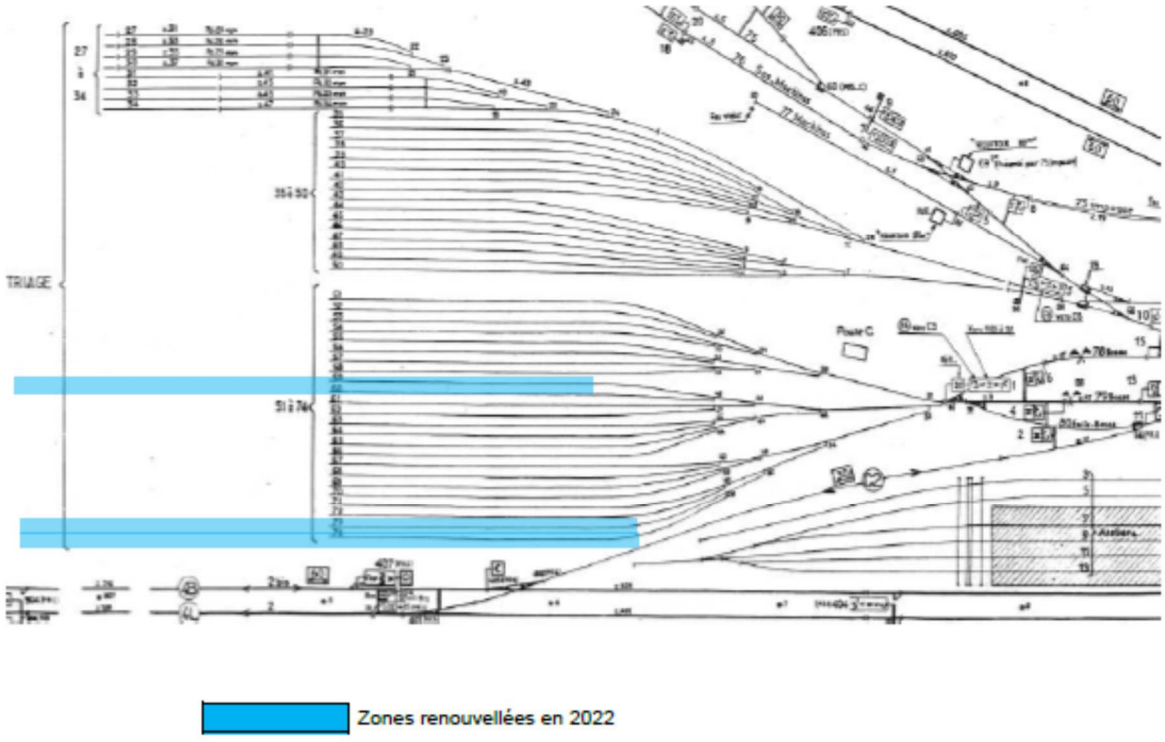
2022 : Descriptif des opérations prévues

En 2022, les travaux de régénération consistent dans le renouvellement de :

<u>Faisceau Triage :</u>
Renouvellement de 2590ml de voies par Renouvellement Voie et Ballast (RVB) :

- Voie 73 (880ml)
- Voie 74 (880 ml)
- Voie 59 (830 ml)

(Cf. Schéma ci-dessous).



Zones renouvellées en 2022

<u>Conditions de réalisation</u>
2nd semestre 2022 – 12 semaines de travaux principaux

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Récapitulatif du Montant des travaux en DI

Ligne	830000	de	Paris	à	Marseille
		du Km	805+550	au Km	806+300
Libellé des tr	TRAVAUX VS TRIAGE MIRAMAS 2022				

TRAVAUX aux CE de janvier-19							
	Investigations	OA	Voie	Caténaire	Télécom	Signalo	
B1 -Travaux	- €	- €	647 500 €	- €	- €	- €	
- SNCF E (De	- €	- €	705 056 €	- €	- €	- €	
B3 - Matière	- €	- €	661 889 €	- €	- €	- €	*total arrondi*
	- €	**- €**	**2 014 445 €**	**- €**	**- €**	**- €**	**2 014 445 €**
C - PR	*10%*	*10%*	*2%*	*10%*	*10%*	*10%*	
Montant PR	- €	- €	40 289 €	- €	- €	- €	**40 289 €**
Montant 1 = Travaux+matiere+SNCFE+PR							**2 054 734 €**

D2 - MOE (REA)		
		Travaux
Montant MOE T	7,00%	**143 831 €**

E1 - Dépenses de MOA	
	Travaux
CSPS	15 000 €
Environnement	4 000 €
Topo / mission foncière	9 000 €
Amiante / plomb	
Total dépenses de MOA	**28 000 €**

Récapitulatif (B+C+D+E)	
	Travaux
Montant total Travaux + MOE + Dépenses de MOA hors Sondages	**2 226 565 €**
Montant total Sondages + MOE + Dépenses de MOA	

F - MOA (REA)		
		Travaux
Montant MOA T	1,7%	**37 852 €**

MONTANT TOTAL	**2 264 417 €**
CE 01/2021	**2 264 417 €**
Montant Final arrondi	**2 250 000 €**

DI = Dossier d'initialisation

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021

Opération : Modernisation du site de Miramas Montant d'opération : 19 100 000 € H.T. Plan de financement pour appels de fonds : 15 700 000 € H.T.				
Prévisions d'appels de fonds				
Echéance indicative	**Objet**	**Montant en euros H.T.**	**% du besoin de financement**	**Justificatif**
1er trimestre 2022	1er appel de fonds	3 140 000,00	20,00%	Signature de la convention de financement
2023	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 396 000,00	28,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Responsable MOA de SNCF Réseau
2024	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 239 000,00	27,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Responsable MOA de SNCF Réseau
2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	3 140 000,00	20,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Responsable MOA de SNCF Réseau
2026	Solde	785 000,00	5,00%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		**15 700 000,00**	**100,00%**	

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
Etat		1 880 000	2 632 000	2 538 000	1 880 000	470 000	**9 400 000**
Région		320 000	448 000	432 000	320 000	80 000	**1 600 000**
Département 13		300 000	420 000	405 000	300 000	75 000	**1 500 000**
Métropole AMP		300 000	420 000	405 000	300 000	75 000	**1 500 000**
Ville de Miramas		20 000	28 000	27 000	20 000	5 000	**100 000**
SNCF Réseau	3 400 000	320 000	448 000	432 000	320 000	80 000	**5 000 000**

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2021