



**CONVENTION DE FINANCEMENT
RELATIVE AUX ETUDES PRELIMINAIRES
PORTANT SUR L'ELARGISSEMENT DE
DEUX PONTS FERROVIAIRES SITUES
« CHEMIN DU RUISSEAU MIRABEAU » A
MARSEILLE -
(EXTENSION NORD-SUD DU RESEAU DE
TRAMWAY DE MARSEILLE
- DEUXIEME PHASE)
LIGNES 939 001, 934 100**

CONVENTION DE FINANCEMENT

CONDITIONS GENERALES

(FINANCEURS PUBLICS)

SOMMAIRE

Article 1. Documents contractuels	6
Article 2. Définition	6
Article 3. Objet des Conditions Générales	8
Article 4. Engagement du Projet	8
Article 5. Maîtrise d’ouvrage / Maîtrise d’ouvrage unique / Maîtrise d’ouvrage mandatée	8
Article 6. Suivi de l’exécution du Projet	9
6.1 SUIVI DU PROJET	9
6.2 COMITE DE PILOTAGE	9
6.3 COMITE TECHNIQUE ET FINANCIER.....	11
Article 7. Financement du Projet	12
7.1 DEFINITION DU COUT ESTIMATIF INITIAL.....	12
7.2 CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	13
7.3 BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	13
7.4 PLAN DE FINANCEMENT	13
7.5 CADUCITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS.....	14
7.6 COMPENSATION DES CHARGES D’ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE ULTERIEURES GENEREES PAR LES PROJETS D’INVESTISSEMENTS REALISES A LA DEMANDE DE TIERS	15
Article 8. Frais de maîtrise d’ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.....	15
Article 9. Financements européens.....	16
9.1 DEMANDE DE FINANCEMENTS EUROPEENS	16
9.2 INTEGRATION DU FINANCEMENT EUROPEEN AU PLAN DE FINANCEMENT	16
9.3 REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN	17

9.4 GESTION DE LA SUBVENTION.....	17
9.5 FRAIS.....	17
Article 10. Gestion des écarts.....	18
10.1 DEFINITION DES COUTS DE REFERENCE	18
10.2 REPARTITION DES ECONOMIES DE COUTS	18
10.3 REPARTITION DES COUTS SUPPLEMENTAIRES	18
10.4 GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION 20	
10.5 REFUS DE MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT.....	20
Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif.....	21
11.1 PRINCIPES	21
11.2 CALCUL DE LA PENALITE POUR DEPASSEMENT DU DELAI DE REALISATION	21
11.3 CALCUL DE LA PENALITE ENCOUREE POUR DEPASSEMENT DU COUT ESTIMATIF INITIAL.....	22
11.4 PLAFOND GLOBAL DES PENALITES.....	22
11.5 CIRCONSTANCES EXONERATOIRES	22
11.6 MISE EN ŒUVRE DES PENALITES EN FIN DE PROJET	25
Article 12. Appel de fonds	26
12.1 APPELS DE FONDS ET SOLDE	26
12.2 CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS	26
12.3 DELAI DE PAIEMENT.....	27
12.4 MODALITES DE PAIEMENT.....	27
Article 13. Fiscalité.....	27
Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde	27
Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics	28
Article 16. Bilan	29

Article 17. Entrée en vigueur et durée	29
17.1 ENTREE EN VIGUEUR.....	29
17.2 EXPIRATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT	29
Article 18. Résiliation	29
18.1 RESILIATION POUR IMPOSSIBILITE D’EXECUTION	29
18.2 RESILIATION POUR FAUTE.....	30
18.3 PROCEDURE.....	30
Article 19. Modifications	30
Article 20. Cession / Fusion	31
Article 21. Propriété intellectuelle	31
Article 22. Communication	32
Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité	33
23.1 INFORMATIONS CONFIDENTIELLES	33
23.2 CONFIDENTIALITE	34
Article 24. Notifications – Élection de domicile	34
24.1 NOTIFICATIONS.....	34
24.2 ÉLECTION DE DOMICILE.....	35
Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable	35
25.1 PROCEDURE AMIABLE.....	35
25.2 PROCEDURE DE CONCILIATION.....	35
25.3 PROCEDURE CONTENTIEUSE	36
25.4 INTERPRETATION DES DOCUMENTS CONTRACTUELS.....	36
25.5 DROIT APPLICABLE.....	37

Préambule

En application des dispositions légales et réglementaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national et ses installations de service.

L'article L.2111-9 précise notamment que « *la société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale [...] le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;* »

Compte tenu de la contribution du réseau ferré national au développement économique et social du pays et à son aménagement, l'Etat, les collectivités publiques et leurs délégataires sont autorisés à contribuer à son financement dans le respect des règles prévues par le Code des transports et le Code général des collectivités locales.

Pour permettre la réalisation de projets d'investissements sur le réseau ferré, SNCF Réseau conclut des conventions de financement avec :

- L'État,

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) ou privés chargés de missions de service public

Ces conventions traduisent la volonté des parties d'établir des relations transparentes et équilibrées pour réaliser leurs projets au meilleur coût et dans le respect des délais et des programmes.

Dans ce cadre, la présente convention établit les quatre principes du financement des projets à réaliser sur le réseau ferré national :

- La totalité des coûts générés par les projets co-financés est prise en charge par les financeurs.
- Quel que soit le financement apporté par SNCF Réseau, le coût du projet inclut les charges de maîtrise d'ouvrage et de fonctions supports de SNCF Réseau, il comprend une provision pour risques qui est fixée conformément aux normes usuelles de la profession en fonction de la complexité, de la durée et de la nature du projet
- SNCF Réseau n'est susceptible d'être mis en responsabilité que pour des fautes prouvées dans l'exercice de sa maîtrise d'ouvrage.
- Les financeurs publics bénéficient d'une information fiable et régulière sur l'avancement du projet et d'un droit d'accès ponctuel aux données économiques et techniques des projets qu'ils financent.

Chaque Convention de Financement définit les conditions de financement, les objectifs du Projet, les conditions d'exécution des études et/ou des travaux nécessaires à la réalisation des opérations de développement et d'aménagement du réseau ferré national et de ses installations de service dans le respect de la maîtrise des coûts et des délais de réalisation.

Article 1. Documents contractuels

Chaque Convention de Financement comprend :

D'une part, les présentes **Conditions Générales**, qui fixent les principes juridiques relatifs au financement par des Financeurs Publics et aux conditions de réalisation des études et/ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage.

D'autre part, une à sept annexes qui précisent les conditions spécifiques à chaque projet :

- **L'Annexe [1] « Conditions Particulières »**, qui définit les hypothèses structurantes du projet, à savoir les objectifs, les fonctionnalités et la description technique précise du programme d'opération, les conditions de réalisation telles qu'elles sont connues à date, ainsi que le Plan de financement et les délais de la Phase ou des Phases du Projet à réaliser ;
- **L'Annexe [2] « Coûts »**, qui définit les modalités de calcul et d'évolution des coûts estimés du Projet, tel que défini dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». Cette Annexe comprend également une décomposition précise des coûts par poste de dépenses détaillant notamment les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'études/travaux avec une décomposition précise des coûts correspondants et de la provision pour risques (identifiés et non identifiés) associée par élément technique ou mutualisée ;
- **L'Annexe [3] « Délais prévisionnels »** qui décrit les éléments prévisionnels de calendrier et de phasage du Projet ;
- **L'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds »** qui détaille les prévisions d'appels de fonds en application de l'article 12.2 des présentes Conditions Générales. Il comprend également le modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées pour chaque co-financeur, le modèle de demande de versement et le modèle de bilan financier et de décompte général définitif (DGD) pour le solde de l'opération.

Les Conventions de Financement portant sur la réalisation de travaux décidés au terme d'études préalables comprendront également :

- Une **Annexe [5]** listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux ;
- Une **Annexe [6]** comprenant un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication ;
- Une **Annexe [7]** « Engagement individuel de confidentialité (EIC) ».

Article 2. Définition

« **Financeur(s) Public(s)** » désigne(nt) individuellement ou ensemble, l'État, 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) ou privés chargés de missions de service public, ainsi que les délégataires de ces entités.

Ensemble, SNCF Réseau et les Financeurs Publics sont désignés dans la Convention de Financement individuellement en tant que « **Partie** » et ensemble en tant que les « **Parties** ».

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de la Phase ou des Phases du Projet objet de la Convention de Financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à la réalisation du Projet ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Coût Estimatif Initial** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) à la signature de la Convention de financement.

« **Coût Estimatif à Terminaison** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants), dont l'évolution est suivie tout au long de la réalisation du Projet à partir du Coût Estimatif Initial.

« **Coût Final** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre de la Convention de Financement afin de réaliser le Projet. Le Coût Final est exprimé en euros courants.

« **Euros constants** » vise les prix constants, c'est-à-dire tels qu'ils sont indiqués en valeur d'une année de référence fixée dans la Convention de Financement.

« **Euros courants** » vise les prix courants c'est-à-dire les prix en valeur réelle corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence exprimée en euros constants.

« **Infrastructure(s)** » désigne les biens et installations mobiliers et immobiliers appartenant à SNCF Réseau, relevant du réseau ferré national et/ou de ses installations de service, dont SNCF Réseau est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

« **Projet** » signifie un ensemble d'études et de travaux qui, en considération de leur objet, des procédés techniques utilisés ou de leur financement ne peuvent être dissociés et que le maître d'ouvrage a décidé d'exécuter dans une même période de temps et sur une zone géographique donnée. Un Projet répond à un programme fonctionnel, à savoir un ensemble fonctionnel dont la mise en service ne nécessite pas d'adjonction. Celui-ci décrit les objectifs du Projet, les fonctionnalités et les niveaux de performance attendus et en précise les principales caractéristiques en rapport avec ces objectifs.

« **Phase** » signifie étape du cycle de vie d'un Projet définie par un programme ou un programme et des études complémentaires, un délai et un coût en euros constants et en euros courants, et s'inscrivant dans les conditions contractuelles du Projet.

« **Plan de financement** » désigne la répartition par « Partie » ou par Financier Public de la prise en charge du Besoin de Financement. Cette répartition s'exprime en pourcentage et en

euros courants. En cas de divergence entre les pourcentages et les euros courants, les euros courants prévaudront.

« **Provision pour risques** » désigne la réserve financière constituée pour couvrir les risques identifiés ou non identifiés et imprévus.

Article 3. Objet des Conditions Générales

Les présentes Conditions Générales ont pour objet de détailler le cadre juridique et financier régissant la réalisation et le financement des études et/ ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage concernant les Infrastructures, telles que définies à l'article 2 ci-avant.

Article 4. Engagement du Projet

Les conditions spécifiques d'engagement propres à chacun des Projets financés dans le cadre d'une Convention de Financement sont définies dans les Annexes aux présentes Conditions Générales.

L'engagement de réalisation des différentes phases du Projet se fait dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties.

Dans l'hypothèse de la conclusion d'une même convention de financement ayant pour objet plusieurs phases, les Parties conviennent qu'un ou des point(s) d'arrêt sera(ont) fixé(s) avant l'engagement de la phase suivante, afin de vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation, notamment financières, de la Phase à venir. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

Article 5. Maîtrise d'ouvrage / Maîtrise d'ouvrage unique / Maîtrise d'ouvrage mandatée

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

Lorsque la Convention de Financement a pour objet des études et/ou des travaux relatifs à des biens et installations relevant de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » précise, conformément à l'article L. 2422-12 du code de la commande publique, les prestations, les conditions d'exercice et la répartition de la maîtrise d'ouvrage du Projet entre les différentes Parties.

SNCF Réseau peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF Réseau (MOA mandatée).

Article 6. Suivi de l'exécution du Projet

6.1 Suivi du Projet

L'exécution de la Convention de Financement nécessite un dialogue de gestion permanent entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier du Projet.

En particulier, SNCF Réseau s'engage à :

- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics de l'avancement technique du Projet (calendrier, atteinte des objectifs, difficultés rencontrées, proposition d'évolution du Programme fonctionnel le cas échéant...);
- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics des évolutions et risques d'évolutions éventuels du Coût Estimatif à Terminaison du Projet, et leurs causes en tenant compte notamment de l'évaluation à date des risques ;
- alerter le plus tôt possible les Financeurs Publics de tout risque de dépassement du Coût Estimatif Initial et à Terminaison du Projet ou du délai prévisionnel de réalisation du Projet.

Il est donc institué entre les Parties, à compter du jour de l'entrée en vigueur de la Convention de Financement, un Comité de Pilotage qui aura pour vocation d'être le lieu de concertation et d'échange entre les Parties.

À défaut de précisions au sein de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », les stipulations des articles 6.2 et 6.3 ci-dessous s'appliquent.

6.2 Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé des représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics désignés selon les modalités précisées dans le cadre de l'Annexe [1] « Conditions Particulières » joint aux présentes Conditions Générales.

Ce Comité de Pilotage a pour objet :

- De veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention de Financement ;
- De partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par SNCF Réseau. Dans le cas d'un Projet comportant plusieurs phases, les Parties conviennent notamment qu'en cours ou à l'issue de chaque phase et si l'Annexe [1] « Conditions Particulières » le prévoient, avant le lancement de la suivante, le Comité de Pilotage devra être réuni pour établir un point sur l'avancement matériel du Projet, notamment sur la tenue des délais, ainsi que sur la mise à jour du suivi financier du Projet, impliquant une actualisation des conditions financières du Projet, ainsi que de l'évaluation des risques ;
- S'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau veille à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du projet.

- De déterminer jusqu'à quel point les délais de réalisation des études sont conformes aux engagements pris et/ou pour les travaux sont conformes aux études ;
- De déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;
- De s'accorder sur des orientations du Projet et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau ou tout financeur juge utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constate un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant.
- D'approuver toute modification de programme demandée par un Financeur Public ou un tiers après analyse de sa faisabilité et de son impact ;

Le Comité de Pilotage se réunit au minimum une fois par an afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, etc.) ou à la demande de l'un des Financeurs Publics ou de SNCF Réseau. L'Annexe [1] « Conditions Particulières » pourra venir préciser le rythme des réunions du Comité de Pilotage afin de l'adapter à la nature et à l'importance du Projet.

SNCF Réseau fournit au Comité de Pilotage, dans des délais raisonnables de minimum d'une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet de la Convention de Financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la Provision pour Risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité de Pilotage.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau ou d'un Financeur Public, le Comité de Pilotage peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en

question les termes de la Convention de Financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit conclu entre les parties.

Dans le cas où les Parties n'arrivent pas à trouver un accord lors du Comité de Pilotage sur les conditions de poursuite du Projet, elles mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce différend à l'amiable dans les conditions prévues à l'article 25 de la présente Convention de Financement.

En cas de désaccord des Parties, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité au 10.3), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au Comité de Pilotage.

6.3 Comité Technique et Financier

Le Comité Technique et Financier est composé des représentants techniques des Financeurs Publics et de SNCF Réseau désignés selon les modalités précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » jointe aux présentes Conditions Générales.

Le Comité Technique et Financier du Projet se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin. En cas de dérogations nécessaires en raison de la nature et de la durée limitée du Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » définit le nombre de réunions du Comité Technique et Financier qui doit être mis en place dès le début du Projet et se réunir au moins une fois avant la fin des études et/ou travaux considérés.

SNCF Réseau fournit en amont les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé

Ce Comité Technique et Financier a notamment pour objet :

- Le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues entre les Parties ;
- D'instruire et de préparer les décisions à prendre en Comité de Pilotage ;
- Le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- Le suivi de l'évolution du Coût Estimatif à Terminaison ;
- Le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;
- Le partage sur la situation à date du projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la Provision pour risques, et son impact sur le Coût Estimatif à Terminaison du Projet, en vue d'alerter le Comité de Pilotage sur tout risque de dépassement ;
- Le partage – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;
- Le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Ces missions et sa composition pourront être précisées et complétées par les Parties dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité Technique et Financier. Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un [1] mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le Comité de Pilotage ci-avant.

Article 7. Financement du Projet

7.1 Définition du Coût Estimatif Initial

Figure dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », pour chaque phase du Projet, le coût prévisionnel de toutes les dépenses nécessaires aux études et/ ou aux travaux de la Phase financée aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- Quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre ;
- Les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support, que ce soit les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou les frais de maîtrise d'ouvrage mandatée notamment pour les missions suivantes :
 - Organisation du Projet,
 - Direction et supervision de la maîtrise d'œuvre,
 - Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,
 - Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
 - Gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
 - Gestion administrative,
 - Actions en justice,
 - Gestion comptable et des règlements,
 - Gestion des relations avec les financeurs,
 - Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
 - Evaluations économiques et socio-économique,

- Réalisation de reporting,
- Clôture de projet,
- La Provision pour risques et aléas allouée pour chacun des éléments de coût

Ces coûts sont listés et définis dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et dans l'Annexe [2] « Coûts » en prenant en compte la spécificité du Projet financé et la bonne information du ou des Financier(s) Public(s). L'ensemble des coûts identifiés par SNCF Réseau et approuvé par les Parties préalablement à l'engagement du Projet ou de chaque phase du Projet constitue le « Coût Estimatif Initial ».

7.2 Conditions économiques de référence

Le Coût Estimatif Initial ou à Terminaison de la Phase ou des phases du Projet, objet de la Convention de Financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « Conditions Économiques de Référence ».

Les Conditions Économiques de Référence sont définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de la Phase ou des phases du Projet financé dans le cadre de la Convention de Financement et exprimé en euros courants et est précisé dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » devra définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation du Projet dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

L'évolution du Besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques projetées de réalisation, dépend notamment :

- Du calendrier prévisionnel de réalisation des études et/ou des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- De la complexité du projet et des risques associés ;
- De l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des études à réaliser ou des travaux prévus.

7.4 Plan de financement

Le Plan de financement est décomposé par phase du Projet.

Dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », le Plan de financement est établi sous la forme d'un tableau définissant, pour chaque Phase du Projet, l'engagement financier de chaque Financier Public exprimé :

- En pourcentage du Besoin de financement,
- En euros courants.

Dans l'hypothèse d'une même convention ayant pour objet plusieurs Phases d'un Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut prévoir que les financements d'une Phase d'un Projet non dépensés à l'issue de cette Phase pourront être utilisés par les Parties pour la Phase immédiatement suivante du Projet.

Le Plan de financement convenu entre les Parties dans le cadre des Annexes aux présentes Conditions Générales doit à tout moment couvrir l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté régulièrement par les Parties afin de couvrir à tout moment l'intégralité du Besoin de financement d'une phase du Projet ou de plusieurs phases du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Phases.

En tout état de cause, le Comité de Pilotage est saisi au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des cofinanceurs également.

7.5 Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement, SNCF Réseau n'a pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée soit de son report.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du Projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires listées à l'article 12.4 de la présente Convention de Financement.

En cas de survenance d'un tel événement, les Financeurs Publics s'engagent à modifier les décisions attributives des financements relatifs au Projet afin d'adapter en conséquence la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux ou toute autre date à compter de laquelle court le délai de caducité de versement des sommes dues en application desdites décisions.

Dans l'hypothèse où le délai entre la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement et la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux devrait excéder douze (12) mois, les Parties conviennent de se réunir pour envisager les suites à donner à la Convention de Financement.

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 « Modification » des présentes Conditions Générales.

7.6 Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures générées par les Projets d'investissements réalisés à la demande de Tiers

7.6.1. Cas d'application des demandes de compensation

Les Projets d'investissements réalisés à la demande de Tiers génèrent des charges d'entretien et de maintenance nouvelles pour SNCF Réseau qui ne relèvent pas du Besoin de financement tel que défini à l'article 7.3 ci-dessus.

Dans l'hypothèse où ces charges ne sont pas compensées par d'éventuelles recettes nouvelles résultant des Projets d'investissement et conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables à SNCF Réseau, elles ne peuvent être supportées par cette dernière.

7.6.2 Modalités de financement de la compensation des charges ultérieures des Projets d'investissements

En conséquence, les Parties conviennent que le(s) Financier(s) Public(s) concerné(s) sera(ont) engagé(s) à financer une compensation financière égale à l'ensemble des coûts actualisés d'entretien et de maintenance, nette des recettes nouvelles éventuellement générées, dudit Projet d'investissement. Cet engagement devra intervenir au plus tard à la date de la signature de la Convention de Financement de la phase réalisation par SNCF Réseau. Il constituera un élément substantiel et une condition préalable à l'engagement de SNCF Réseau de démarrer la phase de réalisation des travaux prévus.

Les modalités de financement de cette compensation au bénéfice de SNCF Réseau seront définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », en particulier la durée de cette compensation.

Le montant de cette compensation financière sera évalué par SNCF Réseau à l'issue des études Avant-Projet/Projet. SNCF Réseau fournira le cas échéant les éléments nécessaires à la réalisation d'une contre-expertise de la part des Financeurs Publics. Elle fera l'objet d'une réévaluation à la date d'achèvement des travaux financés par la Convention de Financement au regard des conditions économiques et techniques de réalisation du Projet d'investissement.

Article 8. Frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau

Le Besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.

Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support calculés par SNCF Réseau sont estimés en fonction de la nature du Projet. Cette estimation est intégrée dans le Besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses du Projet, les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support font l'objet d'un suivi par les Parties dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier visés à l'article 6 des présentes Conditions Générales.

En cas de réalisation de la phase du Projet pour un coût inférieur à 95% du Coût Estimatif Initial, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé à SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre de la Convention de Financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le Comité de Pilotage et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Les cas de pénalités imputables à SNCF Réseau sur les frais de maîtrise d'ouvrage sont traités à l'article 11.

Article 9. Financements européens

9.1 Demande de financements européens

Si le Projet ou une ou plusieurs phases du Projet financé(es) au titre de la Convention de Financement est éligible à un financement européen et dans l'hypothèse où un financement européen serait envisagé par les Parties, SNCF Réseau constitue et dépose, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Le(s) Financier(s) Public(s) s'engage(nt) à lui fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou des phases du Projet, SNCF Réseau dépose la demande de financement européen le plus tôt possible afin d'obtenir de la (des) autorité(s) compétente(s) un avis de principe permettant aux Parties de se positionner sur la poursuite du Projet ou de la phase du Projet concernée.

En cas de refus de la demande de financement ou si le montant du financement accordé est inférieur au montant demandé, SNCF Réseau ne supporte aucune responsabilité vis-à-vis des autres Parties.

9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, le Besoin de financement du Projet ou de chaque phase du Projet doit à tout moment être intégralement couvert par le(s) Financier(s) Public(s).

Dès que la subvention européenne est notifiée à SNCF Réseau, elle est déduite du Plan de financement du projet. Le calendrier des appels de fonds de(s) Financier(s) Public(s) est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau.

Compte tenu du caractère incertain du versement des subventions européennes attendues et en cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Financeur(s) Public(s) s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet ou des Phases du Projet. Ces contributions feront l'objet d'un appel de fond complémentaire.

9.3 Réduction du financement européen

Une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori.

Il appartient à SNCF Réseau, dûment bénéficiaire de la subvention européenne accordée, de diligenter la conduite du Projet et des certificats correspondants de façon à ce que le montant effectif versé corresponde au montant maximum notifié.

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de réduire le montant de la subvention versée au titre du Projet, dont le fait générateur n'est pas une carence de SNCF Réseau au titre de l'article 9.4 ci-après, le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à maintenir tout au long de la Convention de Financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

9.4 Gestion de la subvention

SNCF Réseau assure la gestion administrative du financement européen obtenu.

SNCF Réseau s'assure à cet égard que l'assiette des dépenses prises en compte au titre du financement européen respecte les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne.

SNCF Réseau s'engage également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au Projet.

SNCF Réseau fournit au plus tôt, après notification, au(x) Financeur(s) public(s) un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont il est bénéficiaire.

9.5 Frais

Les frais de préparation du dossier de la demande de financement européen et les frais de gestion relatifs à la mise en œuvre du financement sont intégrés dans le coût du Projet ou de la phase du Projet ainsi financé. Ils intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

Ces frais sont intégrés dans les frais de maîtrise d'ouvrage à l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et sont susceptibles d'évoluer.

Article 10. Gestion des écarts

10.1 Définition des coûts de référence

Les Coûts Estimatifs Initiaux pris en compte au titre du présent article relatif à la Gestion des Ecarts sont les suivants :

- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement d'études, le coût de référence sera le Coût Estimatif Initial des études établi par SNCF Réseau et indiqué dans la Convention de Financement.
- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement de travaux :
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial fixé dans les études d'avant-projet (le « coût AVP »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût AVP » exprimé en euros constants ;
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial résultant des études de Projet (le « coût PRO »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût PRO » exprimé en euros constants.

10.2 Répartition des économies de coûts

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est supérieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet et que parallèlement le Besoin de financement définitif est inférieur au Besoin de financement initial, l'économie de Besoin de financement complémentaire à apporter est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Le cas échéant, SNCF Réseau procède au reversement du trop-perçu dans les conditions précisées à l'article 12.1 des présentes Conditions Générales.

10.3 Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution de la Convention de Financement et quelle qu'en soit la cause, le(s) Financier(s) Public(s) en est(sont) informé(s) par SNCF Réseau dans les meilleurs délais à

compter de la connaissance par SNCF Réseau de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'article 6.

En conséquence, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) et au Comité de pilotage, une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement de la phase du Projet ou du Projet.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau aux Financeur(s) Public(s) et au Comité de pilotage dans les meilleurs délais dès qu'elle aura eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et lorsque cela est possible au minimum six (6) mois avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau considère que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial sera examiné en comités techniques et financier, puis en Comités de pilotage sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau et le cas échéant des analyses complémentaires.

Avant toute mobilisation de financement supplémentaire, SNCF Réseau s'engage à rechercher toutes les pistes d'économies permettant de limiter les impacts coûts et plannings à programme d'opération constant et à adapter le cas échéant le programme d'opération aux financements disponibles, sous réserve de la validation par le comité de pilotage des modifications de programme correspondantes.

Le(s) Financeur(s) Public(s) et/ou le Comité de pilotage dispose(nt) d'un délai de 2 mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii) pour faire part de sa (leur) décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par le(s) Financeur(s) Public(s) de sa (leur) décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraîne l'application des dispositions de l'article 10.5 des présentes Conditions Générales.

En tout état de cause, un avenant à la Convention de Financement sera établi dans un délai de 2 mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au Coût Estimatif Initial soit réparti entre les Financeurs Publics selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Le cas échéant, si et seulement si sa responsabilité est engagée selon les conditions fixées à l'article 11 ci-dessous, le maître d'ouvrage pourra être conduit à contribuer au besoin de financement par le versement de pénalités. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du Coût Estimatif Initial ne serait constaté par les Parties qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par la phase du Projet ou du Projet, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii) leur répartition par poste de coût et par Financeur(s) Public(s). Dans la mesure où SNCF Réseau ne contribue pas

au financement du projet, et si malgré ces mesures il était constaté en fin de projet un dépassement du besoin de financement, les coûts supplémentaires ne pourront être pris en charge par le maître d'ouvrage que dans les conditions prévues à l'article 11 de la présente convention de financement.

10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le Besoin de financement. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement. Un comité de pilotage sera organisé dans tous les cas au mois de septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, les Financeurs(s) Public(s), après avoir été informés lors du comité de pilotage, prendront en charge les dépenses réellement engagées par SNCF Réseau notamment par application des indices réels. Inversement, les évolutions à la baisse seront répercutées aux co-financeurs.

Etant donné les incertitudes sur l'évolution de l'indice d'actualisation retenu dans la Convention de Financement, chaque année, un avenant à la Convention de Financement sera conclu au plus tard en décembre de l'année N. Cet avenant permettra l'actualisation pour l'année N+1 du Plan de financement en cohérence avec le dernier indice réel connu.

En application de cet avenant, lors de chaque appel de fonds, le montant réel en euros courants de l'échéance établi conformément aux dispositions de l'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds » sera calculé par SNCF Réseau en tenant compte de cette évolution.

10.5 Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus du(des) Financeur(s) Public(s) de compléter par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements du(des) Financeur(s) Public(s) n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par les présentes Conditions Générales :

- (i) SNCF Réseau pourra suspendre pour une durée limitée à 3 mois et/ou pourra arrêter le Projet ou la phase du Projet concernée ;
- (ii) SNCF Réseau pourra unilatéralement résilier la Convention de Financement dans les conditions prévues à l'article 18 « Résiliation » des Conditions Générales.

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention de Financement en raison du refus d'un ou plusieurs Financeurs Publics de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, le(s) Financeur(s) Public(s) suscitant le retard dans leur engagement supportera(ont) seul(s) les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention ou (ii) de la résiliation de la Convention de Financement. En conséquence, il(s) indemniserà(ont) intégralement SNCF Réseau :

- (i) De toutes les sommes dues par cette dernière, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elle par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt du Projet ou de la phase du Projet ;
- (ii) Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où le(s) Financier(s) Public(s) refuserai(en)t de verser à SNCF Réseau ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de la phase du Projet ou du Projet, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif

11.1 Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) de dépassement du Coût Estimatif Initial de la phase du Projet ou du Projet financé, tel que défini à l'article 10 de la Convention de Financement, le(s) Financier(s) public(s) pourra(ont) appliquer à SNCF Réseau des pénalités dans les conditions prévues au présent article, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de la Convention de Financement.

Une pénalité de retard dans la réalisation du Projet ou une pénalité de dépassement du Coût Estimatif Initial ne peut être infligée à SNCF Réseau que si une faute, dont il est prouvé qu'elle lui est directement imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du Coût Estimatif Initial.

Dans ce cas, SNCF Réseau fournit les pièces justificatives, dans la limite de ses obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

En tout état de cause, les financeurs peuvent diligenter un audit dans le cadre de l'article 15.

Les pénalités applicables au titre du présent article sont plafonnées à 10% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la Phase du Projet, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation est le délai prévu à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Délais prévisionnels », auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires » qui seraient survenus.

La pénalité de retard peut se déclencher dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à $[3/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de jours de retard.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet financé, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Au sens de la présente Convention de Financement, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le Coût Estimatif Initial et à Terminaison et sont définis à l'article 7.1 ci-dessus.

La pénalité de retard n'est pas infligée par chaque financeur public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en € constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de Financement) est le Coût Estimatif Initial à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Coûts prévisionnels » y compris provision pour risques, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires ».

La pénalité peut se déclencher dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à $[5/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de dépassement du coût.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet concerné, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». La pénalité n'est pas infligée par chaque Financeur Public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.4 Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des articles 11.2 et 11.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

11.5 Circonstances exonératoires

11.5.1 Définition

SNCF Réseau ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du Coût Estimatif Initial et ne pourra se voir infliger aucune pénalité dans les hypothèses suivantes :

- a) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial résultant de l'action d'un tiers et notamment :

- Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface ;
- Aléa politique, évènement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;
- Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe 1 « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet ;

Les retards ou dépassement du coût estimatif initial imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances exonératoires sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes exonératoires définies à l'article 11.5.1.

b) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :

- Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
- Toute découverte d'espèce protégée
- Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;
- Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
- Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
- Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet.

c) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :

- Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens
- Prise de décision tardive des Financeurs Publics

d) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :

- Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
- Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution du Projet, pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et sous réserve que SNCF Réseau n'en soit pas responsable, notamment dans la constitution des dossiers afférents ;
- Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
- Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux ;
- L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, SDRIF, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
- Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.

e) Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau ;

f) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement relevant de la force majeure défini comme tout évènement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui ne permet pas à SNCF Réseau d'exécuter ses obligations au titre de la présente convention en situation dégradée, voire qui ne permet plus à SNCF Réseau de pouvoir les assurer.

Constituent notamment un évènement de force majeure, dans le cadre de la présente Convention de Financement, les cas suivants :

- (i) La guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages, les vols ;
- (ii) Les cataclysmes naturels tels que les vents forts, tempêtes, cyclones, tremblements de terre, raz de marée, inondations, destruction par la foudre ;
- (iii) Les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- (iv) Les pandémies.

La survenance des évènements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

11.5.2 Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau identifie la survenance d'un événement pouvant constituer une Circonstance Exonératoire au sens du présent article 11.5.1, elle le notifie immédiatement par écrit motivé au(x) Financeur(s) Public(s) et lui (leur) adresse dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'événement au regard des délais de réalisation de la phase du Projet ou du Projet et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet événement.

S'ils entendent contester la validité de cette position, le(s) Financeur(s) Public(s) notifie(nt) à SNCF Réseau par écrit dans le délai de deux mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé de cette prétention. Pendant ce délai de deux mois, SNCF Réseau doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'événement constituant une Circonstance Exonératoire sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Parties à l'issue de ce délai d'un mois, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales.

Si la demande de SNCF Réseau de prise en considération de Circonstances Exonératoires n'est pas contestée dans le délai de deux mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances Exonératoires.

11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet

Les stipulations du présent article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau dans les termes et conditions de l'article 10 ci-dessus.

A cet égard, dans le cadre du Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau fournit au(x) Financeur(s) Public(s) un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du Coût Estimatif Initial et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le Comité de Pilotage évoque les pénalités susceptibles d'être infligées à SNCF Réseau en une fois, au terme de la phase ou des phases du Projet objet de la convention de financement.

Les retards et dépassements de coûts sont ensuite constatés par le Comité de Pilotage une fois prononcée la fin de la phase du Projet ou du Projet, les Financeur(s) Public(s) validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 12. Appel de fonds

12.1 Appels de fonds et solde

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 à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement du Projet ou de la phase du Projet financé, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.

Après le démarrage des études et/ou des travaux prévu(e)s par le Projet ou la phase du Projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études et/ou des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et/ou des travaux visé par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.

- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase du Projet ou du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif. Sauf à ce que SNCF Réseau justifie de la non-présentation de ce solde, au-delà de ce délai, une pénalité d'un montant de 10% des frais de maîtrise d'ouvrage pour non-présentation du solde sera exigible.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut préciser, en tant que de besoin et sans déroger au présent article, les modalités d'appel de fonds.

12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Le montant des échéances prévisionnelles des appels de fonds fait régulièrement l'objet d'actualisations par SNCF Réseau, communiquées par celle-ci au(x) Financeur(s) Public(s) par tous moyens. Ces calendriers actualisés ne constituent pas une modification de la Convention de Financement.

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Réseau à chacun des Financeurs Publics conformément au calendrier le cas échéant actualisé, selon les modalités définies à l'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

12.3 Délai de paiement

Les Financeurs Publics conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Aucune réclamation ou contestation par un Financier Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financier Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financier Public a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau. Le délai de règlement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne pourra reprendre qu'une fois résolu le différend entre le Financier Public concerné et SNCF Réseau.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de **deux points** de pourcentage.

12.4 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

Chaque libellé de virement devra comprendre le numéro de la facture d'appel de fonds.

Article 13. Fiscalité

Les montants versés par le(s) Financier(s) Public(s) au titre de la Convention de Financement sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA.

Tout paiement à SNCF Réseau d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Financier Public concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » qui ne saurait être supérieur à

quarante-huit (48) mois, le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

Le délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » visé ci-dessus démarre à compter de la plus tardive des deux dates suivantes : l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » de la convention de Financement.

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement du Projet. Le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 des présentes Conditions Générales.

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics

Chaque Financeur Public peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau en informant en temps utile au moins 20 jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Le contrôle ne peut plus débiter après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de Financement.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de Financement, tel que prévu à l'article 10.3 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de Financement entre les Financeurs Publics.

Dans le cadre du contrôle par le(s) Financeur(s) Public(s), celui-ci (ceux-ci) aura(ont) accès aux documents administratifs, comptables et techniques ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Ils peuvent également demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qui serait raisonnablement utile concernant l'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Financeurs Publics à leur demande constituent des Informations Confidentielles au sens des présentes Conditions Générales.

Les personnes désignées ou mandatées, d'un commun accord entre SNCF Réseau et le ou les Financeur(s) Public(s) demandeur(s) pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'article 23 des présentes Conditions Générales, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'article 23.2 des présentes Conditions Générales.

SNCF Réseau conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

Les frais de la procédure de vérification sont à la charge du(des) Financeur(s) Public(s) ayant diligenté le contrôle.

Article 16. Bilan

En tant que de besoin, et sous réserve que cette obligation s'applique à l'Opération aux termes de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau réalise la présentation aux Financeurs Publics du bilan des résultats économiques et sociaux prévu à l'article L. 1511-6 du Code des transports (le « Bilan LOTI »).

Les coûts relatifs à la réalisation du Bilan LOTI sont supportés par les Financeurs Publics et intégrés au Coût Estimatif Initial.

Le Bilan LOTI du Projet est rendu public sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.com/fr/bulletins-officiels>.

Article 17. Entrée en vigueur et durée

17.1 Entrée en vigueur

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties.

17.2 Expiration de la Convention de Financement

La Convention de Financement prend fin à la plus tardive des dates suivantes :

- Après le paiement du solde dû par les Parties au titre de la Convention de Financement ;
- En cas de financement européen, après la décision de l'autorité de contrôle de gestion du programme européen clôturant la phase de contrôle *a posteriori*.

Article 18. Résiliation

18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution

Au cas où un événement de quelque nature que ce soit rendrait impossible dans un délai prévisible la réalisation des études et/ou travaux financés, nonobstant toutes diligences raisonnablement possibles pour en atténuer les effets, chacune des Parties pourra à tout moment, et à défaut d'accord amiable, en prononcer la résiliation.

Concernant les Conventions de Financement portant sur des travaux, le délai prévisible s'entend d'une période d'au moins 12 (douze) mois.

18.2 Résiliation pour faute

La Convention de Financement peut également 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 de Financement.

18.3 Procédure

Toute résiliation au titre des articles 18.1 et 18.2 est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature de l'évènement ou des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

Toute résiliation de la Convention de Financement au titre du présent article 19 est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention de Financement est réglé conformément aux stipulations de l'article 25 des présentes Conditions Générales.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention de Financement, le(s) Financier(s) Public(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au(x) Financier(s) Public(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs Publics).

Article 19. Modifications

Sauf stipulation contraire prévues aux présentes Conditions Générales ou à l'Annexe [1] « Conditions Particulières », toute modification des Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la Convention de Financement.

Les Annexes ainsi modifiées complètent et remplacent les dispositions des Annexes préexistantes concernées.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées aux présentes Conditions Générales feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 20. Cession / Fusion

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement sans l'accord préalable de l'ensemble des Parties. À cet effet, la Partie souhaitant céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement devra communiquer par courrier recommandé avec demande d'avis de réception, au minimum deux (2) mois avant la date envisagée de la cession ou du transfert, le motif du projet de cession, une présentation détaillée des qualités économiques, financières techniques du cessionnaire ou du bénéficiaire du transfert, ainsi que tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la Convention.

Les autres Parties s'engagent à faire connaître leur décision écrite et motivée dans un délai d'un (1) mois à compter de la réception du courrier visé à l'alinéa précédent. Le silence gardé par les autres Parties passé ce délai vaut refus du projet de cession de la Convention de Financement.

La cession entraîne la substitution du cessionnaire dans les droits et obligations résultant de la Convention de Financement, soit pour la totalité en cas de cession totale, soit pour la partie de la Convention de Financement considérée en cas de cession ou de transfert partiel.

La cession ne donne lieu à aucune renégociation de la Convention de Financement.

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 21. Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention de Financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention de Financement restent la propriété de SNCF Réseau.

SNCF Réseau dispose à ce titre de l'intégralité des droits patrimoniaux de l'auteur attachés aux études en application des articles L. 122-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SNCF Réseau est seule juge de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Financier(s) Public(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

Les résultats des études sont communiqués au(x) Financeur(s) Public(s) sans que cette transmission ne leur confère de droit sur ces éléments dans le respect de la réglementation fiscale applicable.

Chaque Partie respecte la confidentialité des documents et informations qui ont été fournis par les autres Parties et ne peuvent, sauf disposition législative ou réglementaire contraire, les publier ou les divulguer.

Article 22. Communication

L'Annexe [6] à la Convention de Financement comprend un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

SNCF Réseau informe le(s) Financeur(s) Public(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information relatif au Projet ou à la phase du Projet mentionnent de façon spécifique le logo de SNCF Réseau et citeront le(s) Financeur(s) Public(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

En cas de financement européen, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions en termes de publicité applicables à ce financement européen et à intégrer toute référence au(x) fond(s) européen(s) dans le cadre de la communication relative au Projet ou à la phase du Projet.

SNCF Réseau est chargée de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Financeurs Publics, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du Projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au Coût Estimatif Initial et à Terminaison.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux est (sont) apposé(s) par SNCF Réseau, en sa qualité de maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des Parties de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments est apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage peut proposer au cas par cas les dispositifs de communication qu'il juge utiles.

SNCF Réseau s'engage à fournir au(x) Financeur(s) Public(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau dans les documents concernés.

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

Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité

23.1 Informations Confidentielles

Constitue une Information Confidentielle aux fins de la Convention de Financement toute information signalée comme telle et qui peut être protégée au titre du savoir-faire, par le secret ou pouvant légitimement relever du secret des affaires.

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, dont les Parties peuvent avoir connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), et qui n'a en tout état de cause pas été rendu public ;
- Toute information, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), signalée comme confidentielle, ayant été transmise par toute personne appelée à prendre part ou à participer à la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement ;
- Toute information ou document signalé comme confidentiel, qu'une des personnes habilitées a préparé pour les besoins de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement et qui contient, reflète et/ou utilise des informations décrites aux tirets ci-dessus.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les Données à Caractère Personnel éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles les Parties peuvent avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une Personne Physique Identifiée ou Identifiable. Est réputée être une « Personne Physique Identifiée ou Identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

Ne sont pas considérées comme des Informations 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.

23.2 Confidentialité

Les Parties gardent confidentielles toutes les Informations Confidentielles échangées dans le cadre de la Convention de Financement. En particulier, les financeurs prennent acte de l'obligation particulière de confidentialité pesant sur le gestionnaire d'infrastructure en application du code de la commande publique ou du code des transports et qui les obligent à lui garantir une confidentialité absolue sur les données sensibles du projet protégées par ces codes.

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [7] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement.

Les Parties ne peuvent pas 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 au titre de la Convention de Financement survivent 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.

Article 24. Notifications – Élection de domicile

24.1 Notifications

À défaut de stipulations spécifiques contraires fixées dans les Annexes, toutes les notifications effectuées au titre de la Convention de Financement doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Toute information verbale est confirmée par écrit selon les modalités prévues au présent article.

Pour être valable, et sauf dérogation prévue dans le cadre du règlement des différends, toute notification ou communication en vertu de la Convention de Financement doit se faire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par lettre recommandée électronique que les Parties s'engagent à accepter.

24.2 Élection de domicile

L'Annexe [4] « Calendrier des appels de fonds » précise la domiciliation de chacune des Parties.

Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention de Financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention de Financement ne serait pas réglé à l'amiable conformément à l'article 25.1 ci-dessous, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation visée à l'article 25.2 préalablement à la saisine des juridictions compétentes conformément à l'article 25.3 ci-dessous.

Dans le cadre du présent article, les notifications entre les Parties peuvent, par dérogation aux stipulations de l'article 24 des présentes Conditions Générales, être faites par courriel.

25.1 Procédure amiable

En cas de différend, quel qu'il soit, les Parties peuvent chacune, au moyen d'une notification aux autres Parties, désigner dans un délai de dix (10) jours ouvrés, un représentant du domaine d'activité concerné (opérationnel, technique, financier, juridique ou autre).

Si, au terme d'un délai **d'un (1) mois** après la désignation de ces représentants, le différend persiste après les échanges intervenus entre ceux-ci, les Parties pourront soumettre par écrit ce différend à un comité composé d'un représentant de haut niveau pour chaque Partie ou de la personne qu'il mandaterait.

Le comité visé à l'alinéa précédent se prononce sur le différend dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine.

25.2 Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable visée à l'article 25.1 peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau peut décider de suspendre le Projet ou la Phase du Projet concerné.

Si les autres Parties ne peuvent, à l'aune des éléments qui motivent la demande de la Partie soulevant le différend, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son principe, ils proposent à cette Partie, dans le délai d'un mois précité, une démarche de conciliation préalable.

La Partie soulevant le différend se prononce dans un délai de sept (7) jours sur le principe de la démarche proposée.

En cas d'accord, les Parties désignent conjointement, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la formalisation de l'accord de principe un ou plusieurs conciliateurs, personnalités indépendantes spécialisées en matière juridique et/ou technique, selon la nature et l'importance du litige. Passé ce délai de quinze (15) jours, les Parties sont réputées avoir renoncé à la procédure de conciliation préalable.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée au(x) conciliateur(s) dès sa(leur) désignation, le délai laissé au(x) conciliateur(s) en vue de la remise du rapport de conciliation qui ne peut être inférieur à trente (30) jours ni supérieur à quatre-vingt-dix (90) jours à compter de sa saisine. Celui-ci remet son rapport sur le fondement des documents écrits qui lui est remis par les Parties. Le (Les) conciliateur(s) peut (vent) demander aux Parties la communication, dans les plus brefs délais de tout document ou pièce utile à l'analyse du différend.

Les Parties se prononcent sur le succès de la procédure de conciliation, le cas échéant en présence du ou des conciliateurs désignés, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la remise du rapport de conciliation.

25.3 Procédure contentieuse

Si le différend n'est pas réglé par la procédure de conciliation visée à l'article 25.2, il sera porté devant le tribunal administratif à l'initiative de la Partie qui le souhaite dans le ressort duquel est situé le siège social de SNCF Réseau, nonobstant la pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

25.4 Interprétation des documents contractuels

Sauf stipulations contraires dans les présentes Conditions Générales :

- (a) Les titres attribués aux Articles et aux Annexes ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur leur interprétation.
- (b) Les termes définis sont employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exige.
- (c) Les Annexes ont pour objet de compléter les clauses du corps des Conditions Générales et l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». En cas de divergence ou de contradiction entre les Conditions Générales et les Annexes, les Conditions Générales prévaudront. En cas de divergence ou de contradiction entre l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et les Annexes suivantes, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » prévaudra.
- (d) Les renvois à des textes législatifs ou réglementaires applicables à la présente Convention de Financement s'entendent également des textes, de quelque nature que ce soit, qui les modifient, les consolident ou leur succèdent.

- (e) Les renvois à une convention ou un autre document renvoient également à ses annexes ainsi qu'aux modifications ou avenants dont la convention ou le document a fait - ou pourra faire - l'objet.

25.5 Droit applicable

Le droit applicable est le droit français.

**Convention de financement relative aux
études préliminaires portant sur
l'élargissement de deux ponts ferroviaires
situés « Chemin du Ruisseau Mirabeau » à
Marseille**

**(Extension Nord-Sud du réseau de
tramway de Marseille – Deuxième Phase)
Lignes 939 001, 934 100**

Annexe 1

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par sa Présidente, **Madame Martine VASSAL**, dûment habilitée par la délibération du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence n°

Ci-après désigné « **MAMP** » ou « **La Métropole** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Karim TOUATI**, Directeur territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU et **MAMP** 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 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 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements 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
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole ;
- La délibération n° TRA 011-6416/19/CM du Conseil de la Métropole du 20 juin 2019 créant l'autorisation programme n° 2018104300.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	9
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES.....	9
2.1	OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET	9
2.2	DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES PRELIMINAIRES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	11
2.3	CONTENU DES ETUDES PRELIMINAIRES.....	11
2.4	ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE.....	12
ARTICLE 3.	MODALITES DE SUIVI DE L’OPERATION.....	12
ARTICLE 4.	FINANCEMENT DE L’OPERATION	13
4.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	13
4.1.1	Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence	13
4.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	13
4.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	13
4.3	COMPENSATION DES CHARGES ULTERIEURES DES PROJETS D’INVESTISSEMENTS.....	13
ARTICLE 5.	APPELS DE FONDS.....	14
5.1	MODALITES D’APPELS DE FONDS.....	14
5.2	DELAIS DE CADUCITE	14
ARTICLE 6.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	15

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille s'inscrit dans le Plan de Mobilité 2020-2030, délibéré en décembre 2021, et représente l'un des projets prioritaires du volet Mobilité du Plan « Marseille en grand ».

Dans la continuité de la première phase de l'extension de la ligne T3, actuellement en travaux, la 2^{ème} phase vise à poursuivre l'extension du réseau de tramway dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud :

- Au nord, elle reliera le pôle d'échanges Capitaine Gèze à La Castellane, via le lycée Saint-Exupéry et le futur pôle d'échange multimodal de St-André ;
- Au sud, elle reliera le futur terminus de La Gaye à La Rouvière.

La réalisation de cette opération est pilotée par la Métropole AMP (Aix-Marseille-Provence) et répond à un objectif de mise en service à fin 2029.

Pour la phase 2 de l'extension Nord (entre Capitaine Gèze et la Castellane), deux secteurs avec alternatives de tracé ont été présentés et soumis à la concertation.

Par délibération n° MOB-002-14266/23/CM du 29 juin 2023 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable de l'extension Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille – Deuxième phase, le tracé définitif de l'opération a été adopté tel que représenté sur la cartographie suivante.



Figure 1 : tracé de l'extension Nord du tramway T3 – Phase 2 (source MAMP)

Conditions particulières phase études préliminaires portant sur l'élargissement de deux ponts ferroviaires situés
Chemin du Ruisseau Mirabeau à Marseille

Entre le lycée St-Exupéry et le futur pôle d'échange multimodal de Saint-André, le tramway emprunte le chemin du Ruisseau Mirabeau et passe en dessous de la voie ferrée du littoral (ligne 939 001) et de la voie ferrée du raccordement de Mourepiane (ligne 934 100).

Le projet de tramway nécessite d'intervenir sur les deux ponts-rails (OA Ouest et OA Est) situés au croisement des lignes 939 001, 934 100 et le chemin du Ruisseau Mirabeau.

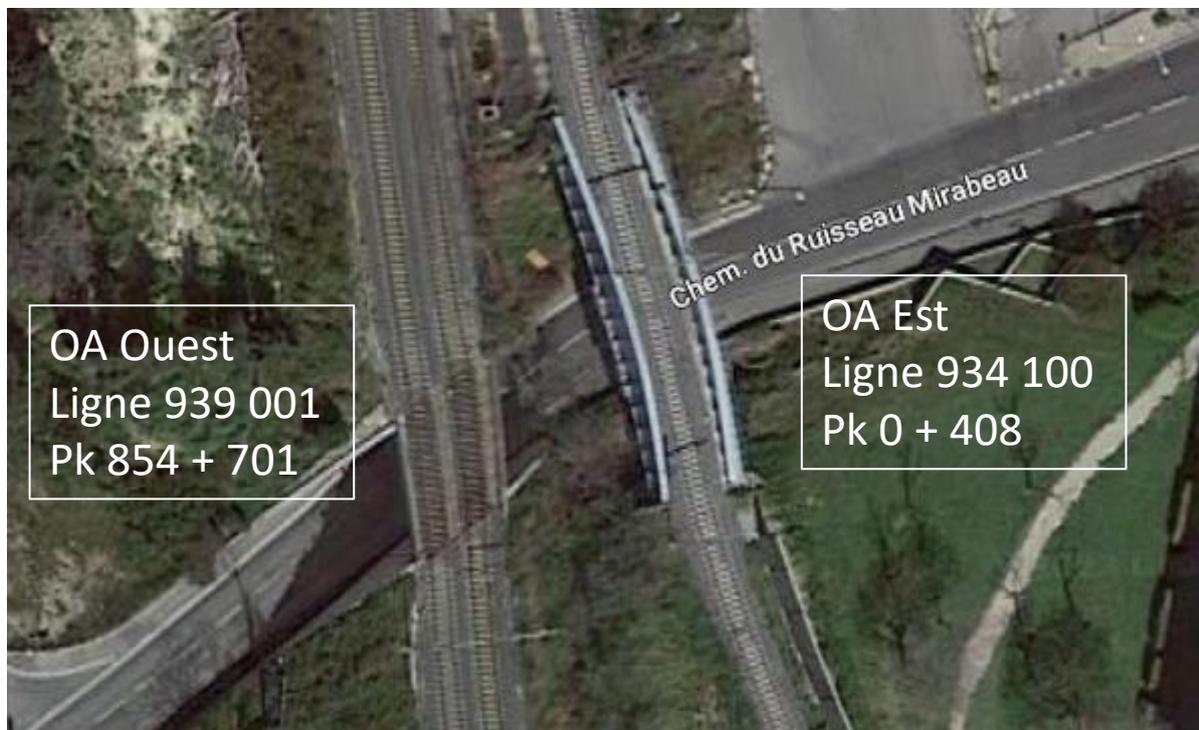


Figure 2 : localisation des 2 ouvrages d'art situés sur le réseau ferré national et impactés par le projet d'extension du tramway T3

Pont ferroviaire Est :

Il est situé au Pk 0+408 de la ligne 934 100 et est de type structure métallique.

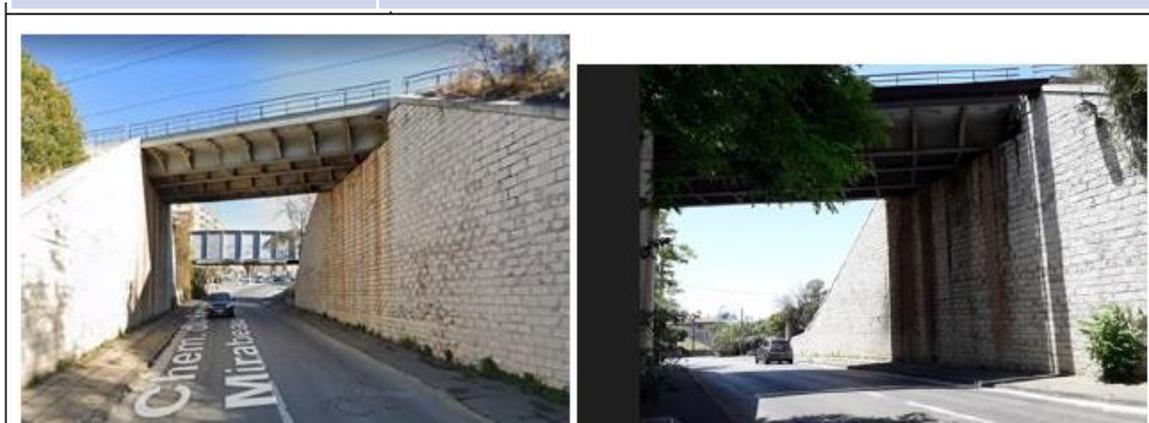
Type	Description
Pont structure métallique	Pont Rail SNCF sur Chemin Mirabeau EST Hauteur passage inférieure faible environ 4 m



Pont ferroviaire Ouest :

Il est situé au Pk 854+701 de la ligne 939 001 et est de type structure métallique.

Type	Description
Pont structure métallique	Pont Rail SNCF sur Chemin Mirabeau OUEST Largeur passage d'environ 10 m



Une étude de faisabilité réalisée en 2022 et pilotée par la Métropole Aix Marseille Provence a confirmé le besoin de modification des infrastructures ferroviaires. Des premières analyses et propositions techniques ont été faites dans le cadre de cette étude de faisabilité, ainsi que des estimations de coût, planning et consistance des travaux à venir.

Cette étude de faisabilité a conclu que :

- l'insertion du tramway ne nécessitait pas de modifier le pont ferroviaire Est mais que le talus sous l'ouvrage devra être repris pour permettre l'insertion du profil retenu.
- le pont ferroviaire Ouest nécessite d'être modifié pour augmenter son ouverture à un minimum d'environ 22 m (soit au minimum + 12 m par rapport au gabarit actuel de 10 m).

Ces deux ouvrages d'art étant rattachés au réseau ferré national, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux portant sur les modifications à réaliser.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention a pour objet de définir la consistance des études préliminaires (EP) à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement relatifs aux travaux sur les ouvrages ferroviaires situés chemin du Ruisseau Mirabeau dans le cadre du projet d'extension Nord et Sud phase 2 du réseau de tramway de Marseille.

Les présentes **Conditions particulières (annexe 1)** ont pour objet de définir la consistance des études préliminaires (EP) à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent et précisent les **Conditions générales**, 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 divergence ou de contradiction entre les **Conditions Générales** et les **Annexes**, les Conditions Générales prévaudront. En cas de divergence ou de contradiction entre la présente annexe 1 « **Conditions Particulières** » et les Annexes suivantes, la présente annexe 1 « Conditions Particulières » prévaudra.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Dans le cadre de l'opération d'extension Nord et Sud phase 2 du tramway de Marseille, l'objectif du projet est de permettre le passage sous les deux ponts-rails (OA Ouest et OA Est) situés au croisement des lignes 939 001, 934 100 et du chemin du Ruisseau Mirabeau :

- du tramway sur une plateforme en site propre,
- des véhicules routiers, cars, poids lourds sur des voies qui leur sont dédiées,
- des modes actifs au niveau des trottoirs et pistes cyclables (piétons, PMR, cycles).

Pour cela, une reprise des deux ouvrages s'avère nécessaire.

L'objectif de la Métropole d'achèvement des travaux d'élargissement des 2 ouvrages est fixé à début 2029.

Selon les besoins exprimés jusqu'à présent par la Métropole Aix – Marseille - Provence, les fonctionnalités et le niveau de performance recherchés au travers du Projet peuvent être décrits à date comme suit :

- les deux ouvrages à élargir sont situés sur la ligne ferroviaire 939 001 au niveau du pk 854 +701 (dit « pont ferroviaire ouest ») et sur la ligne ferroviaire 934 100 au niveau du pk 0+408 (dit « pont ferroviaire Est »)
- les élargissements de ces 2 ouvrages devront permettre la circulation du tramway sur une plateforme en site propre, la circulation des véhicules routiers, cars, poids lourds sur des voies qui leur sont dédiées, ainsi que le passage des modes actifs (trottoirs, pistes cyclables) sous les deux ponts-rails.

- En termes d'exploitation ferroviaire, aucune modification des performances sur les services ferroviaires n'est attendue, et l'étude préliminaire devra indiquer comment minimiser les impacts ferroviaires des travaux.
- Les ouvrages proposés respecteront les critères de maintenabilité de SNCF Réseau.
- **En ce qui concerne l'OA Ouest**, afin de démarrer au plus tôt l'étude technique et de tenir le planning présenté en annexe 3, les données d'entrées listées ci-dessous devront être fournies par MAMP à SNCF Réseau au plus tard en février 2024 :
 - o Coupe au droit de l'ouvrage pour avoir l'ouverture souhaitée en détaillant largeur de la dalle tramway, largeur des chaussées encadrantes, protection prévue (trottoir, piste cyclable)
 - o Hauteur à dégager sous le tablier futur incluant la marge d'air de la sous face du tablier par rapport au fil de contact électrifié
 - o Position et profondeur des réseaux projetés sous l'ouvrage

Ces données d'entrées devront être fournies au format autocad (dwg) et en repérage en Lambert (x, y et z) pour la vue en plan.

Dans le cas où ces données ne seraient pas disponibles en février 2024, MAMP fournira les hypothèses qui seront prises en compte dans les études par SNCF RESEAU sans reprise ultérieure dans le cadre de l'EP, objet de la présente convention. SNCF Réseau se réserve le droit de faire un complément d'EP avant le démarrage des études AVP si les données d'entrée définitives engendrent des modifications sur l'ouvrage proposé.

La Métropole a estimé dans un premier temps un besoin d'ouverture situé entre 22 et 24 mètres.

- **En ce qui concerne l'OA Est**, les caractéristiques du débouché seront précisées dans le cadre des études préliminaires pilotées par MAMP qui seront réalisées par le maître d'œuvre de l'opération tramway (concours de maîtrise d'œuvre en cours, notification envisagée au premier trimestre 2024).

Le planning présenté en annexe 3 s'appuie sur la mise à disposition de ces données par MAMP en septembre 2024.

Dans le cas où ces données ne seraient pas disponibles en septembre 2024, MAMP fournira les hypothèses qui seront prises en compte dans les études par SNCF RESEAU sans reprise ultérieure dans le cadre de l'EP, objet de la présente convention. SNCF Réseau se réserve le droit de faire un complément d'EP avant le démarrage des études AVP si les données d'entrée définitives engendrent des modifications sur l'ouvrage proposé.

Il est à noter que MAMP ne disposant des données d'entrées qu'en septembre 2024 pour l'OA Est, en fonction de celles-ci et des travaux induits, il existe un risque sur le respect de l'échéance souhaitée de mise en service début 2029.

- Il n'est pas possible de modifier le profil en long des voies ferroviaires sur ce secteur. Ainsi, dans le cas où la hauteur libre vis-à-vis de la chaussée existante ne serait pas suffisante, un décaissement de la voirie sera à étudier par la Métropole.

2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES PRELIMINAIRES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

En phase amont du projet, SNCF RESEAU lance une étude préliminaire dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Vérifier la faisabilité du programme fonctionnel et des performances attendues et fixées par MAMP, et notamment confirmer les hypothèses de dimensions et de position de l'ouvrage ;
- Apprécier le coût et les conditions de réalisation et de maintenance ultérieure,
- Prendre en compte les enjeux environnementaux dès le début des études
- Identifier les types de solutions les plus optimales (rapport bénéfiques/coûts)
- Formaliser dans le programme d'opération les objectifs fonctionnels et les performances attendues,
- Déterminer les conditions de poursuite du projet : planning envisageable, budget prévisionnel et analyse de risques.

Les hypothèses structurantes considérées à date avant aboutissement des études, des concertations et des décisions à venir, sont décrites dans les Annexes 2 et 3.

2.3 CONTENU DES ETUDES PRELIMINAIRES

Les études préliminaires comprennent notamment :

- La réalisation des acquisitions de données (sondages, levé de topo , ...), pour les deux ouvrages d'art (lancée dès la notification de la convention de financement indépendamment des données d'entrées fournies par MAMP),
- L'étude technique,
- Un diagnostic des démarches administratives et environnementales,
- Une détermination de la nature des modifications (Sécurité),
- Une note cadrant les modalités de mise en œuvre de la convention de superposition d'affectation et de la maintenance de l'ouvrage,

Pour chaque ouvrage, elles se concluent par l'établissement d'un document constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse comprenant :
 - o une partie technique des travaux à réaliser
 - o une vue en plan et en coupe du projet
 - o une estimation prévisionnelle du coût du projet toutes phases confondues
 - o un planning prévisionnel de réalisation des phases ultérieures
- un dossier de diagnostic des procédures administratives et environnementales,
- les éventuels dossiers de procédures administratives et environnementales nécessaires à la bonne exécution des études, le cas échéant
- un dossier de détermination de nature de modifications (Sécurité),

En revanche, elles ne comprennent pas :

- L'évaluation socio-économique.

Les résultats des études EP sous forme d'un rapport final seront remis pour chaque ouvrage uniquement en version informatique aux formats natifs et PDF de l'ensemble des fichiers.

2.4 ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires, objet de la présente convention, et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

Dans le cadre de cette EP, seules les modifications des ouvrages SNCF Réseau sont sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Sont donc exclus du périmètre de la présente étude :

- les aménagements intérieurs de l'ouvrage (luminaires...),
- les éléments de chaussée (revêtement au sol, enrobés).

ARTICLE 3. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Les représentants de SNCF Réseau et de MAMP au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

Le comité technique est composé des équipes techniques de la Métropole (services de la DGD mobilités durables, infrastructures, voirie), SNCF Réseau (Pôle Prospective, Emergence et Maîtrise d'ouvrage) et des bureaux d'études techniques. Il se réunira en tant que de besoin pour faire un point sur l'avancement des études et en tout état de cause pour la présentation des études préliminaires. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des partenaires.

Le comité de pilotage est composé des représentants de la Métropole et SNCF Réseau. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des partenaires. Il se réunira une fois par an pour faire un point sur l'avancement du projet, en tout état de cause à l'achèvement des études préliminaires, afin de constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la convention.

Le comité de pilotage se réunira également autant que de besoin à la survenance de chaque événement remettant en cause l'équilibre général de la convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de l'étude préliminaire est évaluée à **540 000** € HT aux conditions économiques de juin 2023 [06/2023]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **580 900** € courants HT.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus de juin 2023 (indice TP01 pour le coût des travaux (acquisition de données), et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, de 4,5% en 2025 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, de 3% en 2024, de 2.5% en 2025.

4.2 Plan de financement

MAMP s'engage à participer au financement du Besoin de financement de la présente Phase selon la clé de répartition suivante :

Etudes préliminaires	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Métropole Aix Marseille Provence	100,0000 %	580 900 € HT
TOTAL	100,0000 %	580 900 € HT

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la présente phase 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 préliminaires 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.

4.3 Compensation des charges ultérieures des Projets d'investissements

En complément de l'article 7.6 des **Conditions générales** « Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures générées par les Projets d'investissements réalisés à la demande de Tiers », les éventuelles compensations des charges ultérieures seront estimées à l'issue des études Avant-Projet/Projet, et financées par le Tiers au lancement de la phase travaux (REA).

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

En complément de l'article 12.1 des **Conditions générales** concernant :

- **Les modalités applicables au premier acompte :**

Le premier acompte correspondra à 30 % de la participation de MAMP en euros courants et sera appelé à la signature de la présente convention de financement.

- **Les modalités applicables au solde :**

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

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] relative au « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

5.2 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 7.5 et 14 des **Conditions générales**, les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de **12 (douze) mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de **48 (quarante-huit) mois** à compter de l'achèvement des études préliminaires au titre duquel la subvention a été accordée.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

DEREYMEZ Charlotte
DGDMDIV – Pôle Infrastructures
BP 48014 – 13567 Marseille Cedex 02
charlotte.dereymez@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

LARMINAT Patrick
5 rue de Crimée – 13003 MARSEILLE
patrick.larminat@reseau.sncf.fr

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

A Marseille, le
Pour la Métropole Aix Marseille Provence
La Présidente

Martine VASSAL

A Marseille, le
Pour SNCF RÉSEAU
Le Directeur Territorial

Karim TOUATI

**Convention de financement relative aux
études préliminaires portant sur
l'élargissement de deux ponts ferroviaires
situés « Chemin du Ruisseau Mirabeau » à
Marseille
(Extension Nord-Sud du réseau de
tramway de Marseille – Deuxième Phase)
Lignes 939 001, 934 100**

Annexe 2

« Coûts »

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF DE LA PHASE D'ETUDE PRELIMINAIRE

- **Indemnisations foncières relevant d'estimations faites par un organisme tiers :**

Aucune indemnisation foncière n'est prévue dans la phase d'étude préliminaire

- **Travaux préalables de concessionnaires (déviations des réseaux...)**

Aucuns travaux préalables de concessionnaires n'est prévue dans la phase d'étude préliminaire.

- **Conditions de réalisation des acquisitions de données**

Le chiffrage du coût de réalisation des acquisitions de données pour les deux ouvrages est estimé à 180 000 € constants (aux conditions économiques de 06/2023) incluant le levé de topographie des voies ferroviaires et des sondages géotechniques.

Cette estimation inclut le coût du prestataire externe et l'accompagnement de personnel de SNCF Réseau pour assurer la sécurité et la qualité de la prestation. Il est fait l'hypothèse que cette prestation serait réalisée de nuit.

Il est à noter que MAMP fournira à SNCF Réseau les données topographiques et les reconnaissances réseaux établies sur le chemin Ruisseau Mirabeau.

- **Provisions pour risques**

Une provision pour risques de 45 000 € constants (aux conditions économiques de 06/2023) a été considérée.

- **Indices d'actualisation des prix**

Considérant un planning des études étalé entre novembre 2023 et mars 2025, l'actualisation est faite sur les bases suivantes.

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses suivantes de l'évolution de l'indice des travaux publics (TP01) et celui de l'ingénierie (ING) :

- derniers indices connus de juin 2023 (indice TP01 pour le coût des travaux (acquisition de données), et indice ING pour le coût des études) ;
- taux d'indexation du TP01, de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, 4.5% en 2025 ;
- taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, de 3% en 2024, 2.5% en 2025 ;

- **Etude technique**

Il a été fait l'hypothèse que les études techniques de l'étude préliminaire seraient réalisées par les bureaux d'étude internes à SNCF Réseau.

Le chiffrage de l'étude technique de l'OA Est se base sur l'hypothèse qu'il n'est pas nécessaire de modifier le tablier et la position des culées de cet ouvrage.

Éléments financiers :

Le Coût Estimatif est évalué à 540 000€ HT aux conditions économiques de 06/2023 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de 06/2023	PHASE EP
Achat Travaux :	180 000
Acquisition de données	150 000
Prestations sécurité et logisitque	30 000
Etude technique (<=> MOE)	230 000
Pilotage (<=> MOA)	85 000
Provision pour risques	45 000
TOTAL	540 000
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 2025
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 (achat travaux), ING (autres postes)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	juin-23
Taux d'indexation globale par indice	TP01, de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, de 4,5 % en 2025 ING, de 6% en 2023, de 3% en 2024, de 2,5% en 2025

Le chiffrage par ouvrage donné à titre indicatif par SNCF Réseau est le suivant :

En € hors taxes aux conditions économiques de 06/2023	OA Est	OA Ouest
Achat Travaux :	55 000	125 000
Acquisition de données	50 000	100 000
Prestations sécurité et logisitque	5 000	25 000
Etude technique (<=> MOE)	52 000	178 000
Pilotage (<=> MOA)	37 500	47 500
Provision pour risques	12 105	32 895
TOTAL	156 605	383 395

**Convention de financement relative aux
études préliminaires portant sur
l'élargissement de deux ponts
ferroviaires situés « Chemin du
Ruisseau Mirabeau » à Marseille
(Extension Nord-Sud du réseau de
tramway de Marseille – Deuxième
Phase)**

Lignes 939 001, 934 100

Annexe 3

« Délais prévisionnels »

PHASE ETUDES PRELIMINAIRES

Délais prévisionnels de réalisation de la phase d'étude préliminaire :

Le délai estimatif de réalisation de l'étude préliminaire est estimé à dix-sept (17) mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau (soit à la signature de la convention de financement).

La livraison de l'étude relative à l'OA Ouest est prévue à fin octobre 2024 sous réserve de la notification de la présente convention au plus tard en novembre 2023 et de la fourniture des données d'entrées au plus tard en février 2024.

La livraison de l'étude relative à l'OA Est est prévue pour fin mars 2025, avec l'hypothèse d'une fourniture des données d'entrées au plus tard en septembre 2024.

La Métropole sera tenue informée des conclusions de l'étude au fur et à mesure de sa réalisation.

Calendrier de l'étude préliminaire	2024												2025					
	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03
Signature de la convention de financement																		
Lancement de l'étude																		
Mission 1 : Acquisition de données pour "OA Est" et "OA Ouest"																		
Mission 2 "OA Ouest" : Etude technique																		
Données d'entrées fournies par MAMP																		
Etude technique																		
Mission 2 "OA Est" : Etude technique																		
Données d'entrées fournies par MAMP																		
Etude technique																		
Mission 3 : Missions complémentaires pour "OA Est" et "OA Ouest"																		
Livraison OA Ouest - Validation EP après présentation à MAMP																		
Livraison OA Est - Validation EP après présentation à MAMP																		

Hypothèses structurantes prises en compte dans le délai de réalisation de la phase d'étude

- **Financement** : le planning prévisionnel s'appuie sur une hypothèse de notification de la présente convention de financement au plus tard en novembre 2023.
- **Données d'entrée** : le planning prévisionnel s'appuie :
 - o Pour l'OA Ouest : sur une hypothèse de transmission au plus tard en février 2024 des données d'entrées par MAMP mentionnées en annexe 1.
 - o Pour l'OA Est : sur une hypothèse de transmission des données d'entrée par MAMP (avec appui du maître d'œuvre tramway) au plus tard en septembre 2024.
- **Etude technique** : il a été pris comme hypothèse que les études techniques seraient réalisées par les bureaux d'étude internes à SNCF Réseau.
- **Acquisition de données pour les deux ouvrages OA Est et OA Ouest** :
 - Quelques soient les données d'entrées et les hypothèses fournies par MAMP, les acquisitions de données seront réalisées pour les deux ouvrages.
 - Il a été pris comme hypothèse que les acquisitions de données seraient réalisées de nuit sur le 1^{er} trimestre 2024. Il est à signaler toutefois que la réservation des ressources assurant la sécurité du prestataire ne pourra être réalisée qu'à partir de la signature de la convention de financement, alors qu'un délai minima d'un an est nécessaire dans ce cas. La date de planification des acquisitions de données pourrait donc être amenée à évoluer. Il y a un risque également qu'aucun prestataire ne soit disponible sur cette période ciblée, ce qui impacterait le planning de livraison de l'étude.

A TITRE INDICATIF (NON CONTRACTUEL) - PHASES ULTERIEURES ETUDES & TRAVAUX

Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de mise en service par ouvrage donné uniquement à titre indicatif par SNCF Réseau :

En ce qui concerne l'OA Ouest, ce projet pourrait être mis en service au cours de l'année 2029 considérant les délais prévisionnels suivants par phase :

- Etudes préliminaires : entre novembre 2023 et octobre 2024,
- Avant-Projet : 2025 – 2026,
- Projet - Réalisation : 2026 - 2029,

Planning prévisionnel de mise en service de l'OA Ouest	2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
	T1	T2	T3	T4																								
Etudes préliminaires (EP)																												
Convention de financement																												
Acquisition de données																												
Etude technique																												
Missions complémentaires																												
Livraison - Validation EP																												
Etudes Avant Projet (AVP)																												
Convention de financement																												
Etude technique																												
Procédures administratives et environnementales																												
Réservations capacitaires																												
PROJET - REALISATION (PRO - REA)																												
Convention de financement																												
Etude technique PRO																												
Processus Marché																												
Etudes exe																												
Travaux																												
Mise en service																												

En ce qui concerne l'OA Est, ce projet pourrait être mis en service au cours de l'année 2028 considérant les délais prévisionnels suivants par phase :

- Etudes préliminaires : entre novembre 2023 et mars 2025,
- Avant-Projet : 2025 – 2026,
- Projet - Réalisation : 2026 - 2028,

Ce planning est basé sur l'hypothèse que les travaux à réaliser sur l'OA Est ne nécessite pas de réservations capacitaires.

Planning prévisionnel de mise en service de l'OA Est	2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
	T1	T2	T3	T4																								
Etudes préliminaires (EP)																												
Convention de financement																												
Acquisition de données																												
Etude technique																												
Missions complémentaires																												
Livraison - Validation EP																												
Etudes Avant Projet (AVP)																												
Convention de financement																												
Etude technique																												
Procédures administratives et environnementales																												
PROJET - REALISATION (PRO - REA)																												
Convention de financement																												
Etude technique PRO																												
Processus Marché																												
Etudes exe																												
Travaux																												
Mise en service																												

Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

L'ensemble des hypothèses structurantes relatives au planning seront affinées dans la phase d'études préliminaires.

- Financements

Le planning prévisionnel de l'opération s'appuie sur des hypothèses de validation des conventions de financements des phases EP/AVP/PRO-REA dans des délais non encore partagés et validés avec le co-financier. Les conventions seront établies en parallèle des études afin de réduire au minimum les délais de validation des conventions.

A noter qu'il a par ailleurs été pris l'hypothèse de réalisation d'une convention de financement PRO-REA.

- Concertation

A priori, il est considéré dans le planning qu'aucune concertation ne serait à prévoir dans le cadre du projet d'élargissement des 2 ponts ferroviaires.

- Procédures administratives

Il a été considéré un délai de deux (2) ans de procédures administratives et environnementales lancé au démarrage de la phase AVP, ce délai sera affiné lors des études préliminaires.

- Etudes

Il a été considéré un délai compris entre 6 et 12 mois d'étude technique selon les phases et selon les ouvrages, ces études étant réalisées par les bureaux d'études d'ingénierie interne SNCF RESEAU.

Ce planning d'étude prend l'hypothèse que toutes les autorisations et les validations nécessaires ont été acquises, dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties. Aucune dérogation nécessaire identifiée.

Les financeurs sont informés que les réservations de ressources internes SNCF Réseau pour la réalisation des acquisitions de données n'ont pas été faites, la date prévisionnelle de planification des acquisitions pourrait être amenée à évoluer.

- Foncier

A ce stade, il a été fait l'hypothèse qu'aucune acquisition foncière n'est nécessaire, qui sera confirmée dans les phases ultérieures.

- Travaux prévisionnels

Concernant :

- les hypothèses capacitaires et les conditions de réalisation des travaux : ceux-ci doivent être concertés entre les différents acteurs trois années avant la réalisation des travaux. A date, aucune concertation n'a eu lieu, pour définir les conditions de réalisation de travaux.

La construction du planning prévisionnel de réalisation du projet a été faite sur la base :

- D'interceptions des circulations et mise en œuvre de limitations temporaires de vitesse (LTV) accordées par les EF et AOT pour l'OA Ouest,
- De planification des ressources études et travaux théoriques, aucune vérification et réservation de ressource

Le planning de mise en service de l'OA Est est basé sur l'hypothèse que les travaux à réaliser sur cet ouvrage ne nécessiteront pas de réservations capacitaires.

Ces éléments seront donc à affiner lors des prochaines phases d'étude.

- **Essais et mise en service**

Le planning prévisionnel a été construit en considérant que des essais de signalisation ne seront pas nécessaire pour la mise en service du projet.

- **Autres**

Le planning prévisionnel a été construit en ne considérant aucun problème de coordination avec les travaux tiers (notamment ceux relatifs au tramway)

**Convention de financement relative aux
études préliminaires portant sur
l'élargissement de deux ponts
ferroviaires situés « Chemin du Ruisseau
Mirabeau » à Marseille
(Extension Nord-Sud du réseau de
tramway de Marseille – Deuxième Phase)**

Lignes 939 001, 934 100

Annexe 4

**« Calendrier prévisionnel des appels de
fonds »**

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Date	Signature T4 2023	2024	T1 2025	Solde T2 2025	Total Montant en € courants HT
% du besoin de financement	30%	62%	3%	5%	100%
Montant en € courants	174 270 €	360 158 €	17 427 €	29 045 €	580 900 €

➤ Domiciliation de la facturation

Les factures d'appels de fonds sont adressées à MAMP selon les modalités suivantes (*) :

Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique

Code service exécutant : 2METRA

Numéro SIRET : 20005480700074

Numéro engagement juridique : transmis après notification de la convention

Nr téléphone :

Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Nr téléphone :

Transmission des factures par courrier postal

Service en charge de la gestion des factures :

Rue :

Code postal et ville :

Nr téléphone :

() cocher et compléter les informations pour une des options proposées*

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 12.3 des conditions générales.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Credit Management

15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
MAMP	20005480700074	
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

Direction territoriale Grand Est

5, rue des Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex



Etat récapitulatif intermédiaire des dépenses comptabilisées au

Convention de financement n° du relative

Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
Sous-total dépenses externes					0,00
Autres dépenses et charges internes					
	Matières				
	Prestation de sécurité et logistique				
Sous-total travaux					0,00
	Maîtrise d'ouvrage				
	Maîtrise d'oeuvre				
Total					0,00

Montant du besoin de financement en € courants HT	
Montant de la participation de en € courants	
Taux de participation	
Montant déjà appelé	
Montant de l'acompte	0,00

Strasbourg, le
Laurence BERRUT

La Directrice Territoriale Grand Est