

Convention

Relative au financement des études
d'Avant-Projet / Projet / Dossier de
consultation des entreprises pour la
régénération de la ligne 935 000 phase 2,
section de la ligne Martigues- L'Estaque
(hors site de Vauclair), dite ligne de la Côte
Bleue

Conditions particulières

COMPTE F60212

GCF : CFI2500049

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur Georges-François LECLERC, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud, préfet des Bouches-du-Rhône

Ci-après désigné « **l'État** »

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

Ci-après désignée « **la Région** »

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

Ci-après désignée « **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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

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

VU :

- Le code général des collectivités territoriales,
- Le code des transports,
- Le code de la commande publique,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le contrat de plan État-Région 2015-2020 de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 29 mai 2015 et ses avenants,
- Le protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire signé le 22 février 2021 entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Le protocole de préfiguration de l'Avenant Mobilités au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 1^{er} décembre 2023,
- La convention relative au financement des travaux de la modernisation de la ligne 935000 phase 1, section de Martigues à l'Estaque, dite ligne de la Côte Bleue, signée le 23 mai 2019, et ses avenants, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix Marseille Provence et SNCF Réseau,
- La convention relative au financement des études préliminaires de régénération de la ligne 935 000 section de Martigues l'Estaque Phase 2, dite ligne de la Côte Bleue, signée le 29 novembre 2022, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix Marseille Provence et SNCF Réseau,
- La convention relative au financement des études d'Avant-Projet / Projet / Dossier de consultation des entreprises pour la réhabilitation des installations du site pollué de Vauclair, signée le 11 septembre 2024 entre l'Etat, la Région et SNCF Réseau ;
- La convention relative au financement des études avant-projet/projet phase 2 de régénération de la ligne ferroviaire de la Côte Bleue (hors site de Vauclair), signée le 20 décembre 2024 entre l'Etat et SNCF Réseau.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET6

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES6

- 2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET6
- 2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION7
- 2.3 CONTENU DES ETUDES APO/DCE7
- 2.4 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE8

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES8

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES8

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES9

- 5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT9
- 5.2 PLAN DE FINANCEMENT9

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS10

- 6.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS10
- 6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION11
- 6.3 IDENTIFICATION12
- 6.4 DELAIS DE CADUCITE12

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION12

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACT13

ANNEXES

ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLICS

ANNEXE 2 : CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION (COUT, FONCTIONNALITES ET DELAIS)

ANNEXE 3 : CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

ANNEXE 4 : SANS OBJET

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

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

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

La modernisation de la ligne doit permettre de favoriser les déplacements entre les territoires de l'ouest et les zones d'emplois que constituent Martigues/Fos et Euroméditerranée et à moyen terme de contribuer à l'amélioration de la fréquence de desserte de la ligne

Entre septembre 2020 et mai 2021, au cours du CPER 2015-2020, prolongé à 2022, une première phase de travaux de régénération a permis notamment de pérenniser, sur les zones traitées, la section de l'infrastructure située entre Carry et l'Estaque pour un montant de 30,975 M€ courants au travers d'une convention de financement, et de ses avenants, signée le 23 mai 2019.

Dans la même période, SNCF Réseau a réalisé des travaux de confortement et de sécurisation dans le tunnel de Rio Tinto et sur des versants rocheux, financés sur fonds propres pour un montant de 11,4 M€ courants.

Le protocole de préfiguration de l'avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat – Région 2021 – 2027 entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 1^{er} décembre 2023, prévoit une deuxième phase de travaux de régénération.

Une convention de financement, signée le 29 novembre 2022 a permis d'engager de nouvelles études préliminaires pour la régénération de la Côte Bleue phase 2 dont les principales conclusions ont été restituées le 13 septembre 2024 à l'État et à la Région. Ces études portent sur la section Martigues-Le Rove en limite du site de Vauclair. Le site de Vauclair fait l'objet d'une contractualisation spécifique au travers d'une convention d'études d'Avant-Projet / Projet (APO) et des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) à réaliser (signée le 11 septembre 2024).

Compte-tenu des différents processus administratifs des cofinanceurs, il a été décidé de conclure une convention bipartite, entre l'Etat et SNCF Réseau, afin de réserver les crédits de l'Etat pour la réalisation des études Avant-Projet / Projet, hors site de Vauclair. Cette convention bipartite a été signée le 20 décembre 2024 et acte le montant de participation de l'Etat à hauteur de 1 490 000 € courants au titre de ces études APO. La signature de la présente convention de financement par l'Etat rendra caduque la convention de financement bipartite avec l'Etat.

Les résultats de l'Etude Préliminaire ont été présentés à l'ensemble des partenaires financeurs lors du comité technique du 11 février 2025. Il a été convenu lors de ce comité technique d'engager des études d'APO/DCE sur la base du « scénario complet ». La concomitance des 2 opérations de régénération de la Côte Bleue phase 2 et de Vauclair sera à analyser pendant la phase APO (mutualisation des plannings, besoin en ressources, etc...) afin de confirmer ou non la capacité à réaliser le programme technique à l'ombre des travaux de Vauclair.

Dans le même temps, l'étude du schéma d'armature pilotée par la Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit et ambitionne un renfort de desserte sur la Côte Bleue à l'issue de la phase 1 du projet LN PCA. Aussi une étude préliminaire pour l'amélioration de la performance de la ligne sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, est envisagée en 2025 afin d'étudier les aménagements nécessaires et un phasage des travaux.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études d'Avant-Projet / Projet (APO) et les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Annexes**, parmi lesquelles les **Conditions générales**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Les études d'APO ont pour objectifs :

- de confirmer le programme technique et l'estimation du coût de l'opération correspondant aux travaux de régénération et de confortements des installations ferroviaires hors site de Vauclair ainsi que son calendrier prévisionnel de réalisation,
- de conduire l'ensemble des études et des actions permettant le passage en phase « réalisation » de l'opération.

Les objectifs fonctionnels associés au « programme complet » de l'opération étant :

- de poursuivre le programme de pérennisation de l'infrastructure sur la ligne qui a été réalisé au travers des contrats de plan État Région, en confortant les infrastructures ferroviaires hors site de Vauclair ;
- de permettre de maintenir le service ferroviaire actuel sur la ligne jusqu'à un horizon 2035. Pour mémoire, l'augmentation du cadencement nécessite une mise à niveau des installations de signalisation (non reprise dans la présente convention) ;
- de lever des ralentissements en cours à l'exception de celui à 40 km/h pour des risques sur l'ouvrage en terre du versant de sortie du tunnel des Aragnols sur les 2 voies (entre Niolon et Vauclair) car il est susceptible de rester en place. En effet, suite à un incident causé par une chute de bloc en septembre 2024, une étude trajectographique a été initiée par SNCF Réseau. Les résultats de cette étude, la faisabilité et les coûts de confortement n'étant pas définis à ce jour, SNCF Réseau ne peut pas s'engager sur la suppression de ce ralentissement au titre des présentes.

SNCF Réseau assure la cohérence et la coordination avec les autres projets prévus aux mêmes horizons de temps et notamment (tout en tenant compte des risques sur l'exploitation) :

- la réhabilitation des installations ferroviaires du site de Vauclair ;
- le déploiement de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Ouest Provence (étape 1 CCR Pas-des-Lanciers) ;
- l'étude préliminaire d'amélioration de la performance de la Côte Bleue
- le renouvellement de la voie dans le golfe de Fos ;
- les travaux du projet LNPCA (corridor Ouest).

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

Le périmètre de l'opération se situe sur la ligne de Miramas à L'Estaque via Port-de-Bouc du PK 840+769 (sortie de Martigues) au PK 867+022 (Le Rove) en limite de l'opération de Vauclair.

L'opération de régénération des installations ferroviaires hors site de Vauclair consiste principalement à :

- renouveler les constituants de la voie ferrée sur environ 15 km de ligne soit 30,5 km de voie (renouvellement rail, traverses et ballast sur 15 km pour la voie 1 et sur 15,5 km pour la voie 2) associés à des travaux connexes (rails de sécurité, platelages, démolition de quais, gardes corps, hydraulique, sûreté) ;
- renouveler le rail sur environ 500 m (voie 1 : 150 m - voie 2 : 350 m) ;
- conforter des ouvrages en terre situés majoritairement entre Carry-le-Rouet et Niolon ;
- traiter des ouvrages d'art :
 - tunnel de Cavalas (entre Ponteau et la Couronne) : remplacement de dalles du drain central,
 - viaduc du Verdon (La Couronne) : réfection de l'étanchéité,
 - viaduc du Grand Vallat (entre la Couronne et Sausset-les-Pins) : réfection de l'étanchéité.
- adapter la signalisation (déplacement d'une pancarte en gare de Carry-le-Rouet, mise à jour des schémas de ligne / consignes locales / documents d'exploitation, pédales d'annonce passage à niveau / traversée voie piétonne à déplacer pour modifier la distance d'annonce).

Compte tenu de récentes expertises sur les ouvrages d'art et ouvrages en terre, il est précisé que le programme technique a dû évoluer entre la phase d'études préliminaires (EP) et la phase APO objet de la présente convention de financement. Ainsi certains ouvrages étudiés en phase EP sont reportés à une opération ultérieure et de nouveaux ouvrages non étudiés en phase EP sont à étudier en phase APO dans le cadre de la présente convention sous réserve de pouvoir les intégrer à l'étude d'impact. Le programme technique détaillé des études est fourni en annexe 2.

2.3 CONTENU DES ETUDES APO/DCE

Les études d'APO comprennent notamment :

- des investigations et acquisitions de données ;
- les études techniques ;
- les études environnementales ;
- les dossiers administratifs et environnementaux nécessaires au bon déroulement des opérations dont notamment l'obtention de la Déclaration de Projet ;
- une analyse des mesures de réduction des coûts applicables au projet ;
- une analyse de risque liée au déroulement des travaux et aux mesures de réduction des coûts.

Elles se concluent par l'établissement d'un document APO constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier d'évaluation environnementale.

En revanche, elles ne comprennent pas d'évaluation socio-économique.

La présente convention prévoit également la rédaction des DCE.

2.4 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

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.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de trente (30) mois à compter de la notification de la présente convention, signée par l'ensemble des partenaires financiers, à SNCF Réseau, et sous réserve d'une notification au plus tard en novembre 2025.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES

En dérogation aux dispositions prévues à l'article 5 des Conditions générales, les études d'APO / DCE financées dans le cadre de la présente convention seront suivies dans le cadre de comités techniques et de pilotage :

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF Réseau. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF Réseau est tenu de demander la tenue d'un comité de pilotage en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier. De plus, une réunion du Comité de pilotage sera organisée en tant que de besoin dans tous les cas chaque année en septembre concernant les conséquences de l'évolution réelle des indices de référence sur le coût de la présente convention.

Ce comité de pilotage est co-présidé par le Préfet de Région ou son représentant et par le Président de la Région ou son représentant. L'Etat assure le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études APO/DCE, objet de la présente convention, est fixé à 4,99 **M€ HT** aux conditions économiques de **07/2020**.

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

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour la présente phase APO/DCE, et des éventuelles modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **6 M€** courants HT. Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus de janvier 2025 (indice TP01 pour le coût des travaux et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 2% en 2025, de 2,3 % en 2026 et de 2,5% par an en 2027 et au-delà ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2% en 2025, de 2% en 2026 et de 2,2% par an en 2027 et au-delà.

5.2 Plan de financement

Le plan de financement global des études d'APO et des DCE, est basé sur le protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire signé le 22 février 2021.

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

Phase APO/DCE	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	24,8333 %	1 490 000,00 €
Région	33,3333 %	2 000 000,00 €
Métropole	33,3333 %	2 000 000,00 €
SNCF Réseau	8,5000 %	510 000,00 €
TOTAL	100,0000 %	6 000 000,00 €

Ce plan de financement servira aux appels de fonds selon les modalités définies à l'article 6.1 de la présente convention, au prorata des participations de chaque Partie.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les versements, en tant que subventions d'équipement, sont exonérés de taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

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

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

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

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

En précision de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**, SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement défini à l'article 5.2 et selon les modalités suivantes.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement des études APO/DCE, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des partenaires financeurs.
- Après le démarrage des études APO/DCE, des acomptes dus par chacun des financeurs correspondant à l'avancement des études seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le représentant de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque financeur 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 le représentant de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité des études et remise des dossiers correspondants, SNCF Réseau présentera le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE). A noter que les prestations de MOA et MOE de SNCF Réseau sont réalisées en régie et se comptabilisent directement sur le compte du projet.
Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procède alors, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du solde.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, en accord avec les financeurs, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.stim.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Infrastructures et des Grands Equipements Service Infrastructures Ferroviaires et Pôles d'Echanges	04 91 57 57 64 mdeshors@maregionsud.fr mmolino@maregionsud.fr vdemares@maregionsud.fr
Métropole	Métropole-Aix-Marseille Provence Les docks – Atrium 10.7 10 place de la Joliette 13002 Marseille	DGA MDTEPV Direction Ressources	Marianne REINIG 04 91 99 70 32 marianne.reinig@ampmetropole.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole	200 054 807 00017	FR 19200054807
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai de dix-huit (18) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention de financement, SNCF Réseau n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation des études APO/DCE 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 cause de retard non imputable au maître d'ouvrage ou à un aléa exceptionnel listé à l'article 7.3 des Conditions générales.

En cas de survenance d'un tel événement, les financeurs 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 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 présente convention et la date prévisionnelle de début de réalisation des études devrait excéder dix-huit (18) mois, les Parties conviennent de se réunir pour envisager les suites à donner à la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront également caducs si, à l'expiration d'un délai de quarante-huit (48) mois à compter de l'achèvement des études APO/DCE, SNCF Réseau n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements, soit d'une justification de son report.

En outre, les délais de caducité peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 12 « Modification » des Conditions générales.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION

SNCF Réseau ne supporte pas seule les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la présente convention. Une réunion du comité de pilotage sera organisée en tant que de besoin dans tous les cas chaque année en 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, le(s) Financeur(s), après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec SNCF

Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues et de hausses d'indices seront prises en charge par le(s) Financeurs(s). En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

En cas de baisse, les sommes seront répercutées au(aux) Financeurs(s), à due concurrence.

Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivant la réunion du Comité de pilotage.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACT

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 courrier électronique ou par remise en main propre à :

Pour l'État

Nom : Mustapha MAKHLOUFI
Adresse : DREAL PACA - STIM / UAPTD, - 16, rue Antoine Zattara - 13 332 Marseille Cedex 03
Tél : 04.88.22.64.21
E-mail : mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

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

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Nom : Joëlle COUTURIER
Adresse : DGA Mobilité Déplacements Transports Espace Public et Voirie
58 Bd Charles Livon – 13007 Marseille
Tél : 04 91 99 70 06
E-mail : joelle.couturier@ampmetropole.fr

Pour SNCF Réseau

Nom : Patrick LARMINAT
Adresse : Immeuble Le Triangle, 5 Rue de Crimée, 13003 Marseille
Tél : 06 12 05 21 74
E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

Fait, en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

Pour l'Etat

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur Georges-François LECLERC

Fait, en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Le Président du Conseil régional**

Monsieur Renaud MUSELIER

Fait, en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour la Métropole Aix–Marseille-Provence
La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence**

Madame Martine VASSAL

Fait, en quatre (4) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Saint-Denis, le

Pour SNCF Réseau

La Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Madame Anne BOSCHE LENOIR

Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	22
ARTICLE 2.	CHAMP D'APPLICATION	22
ARTICLE 3.	DEFINITION DE L'OPERATION	22
ARTICLE 4.	MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	23
ARTICLE 5.	SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	23
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	24
6.1	COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	24
6.2	FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE.....	24
6.3	CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	25
6.4	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	25
6.5	PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU.....	26
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	26
7.1	DISPOSITIONS GENERALES.....	26
7.2	DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	27
7.3	PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	27
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS.....	29
8.1	REGIME DE TVA	29
8.2	VERSEMENT DES FONDS	29
8.3	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	30
ARTICLE 9.	IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	30
ARTICLE 10.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	31
ARTICLE 11.	RESILIATION	31
ARTICLE 12.	MODIFICATION.....	32
ARTICLE 13.	CESSION / TRANSFERT / FUSION	32
ARTICLE 14.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	32
ARTICLE 15.	COMMUNICATION	32
ARTICLE 16.	CONFIDENTIALITE	33
ARTICLE 17.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	33

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

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

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

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

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

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

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

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

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 1. Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 2. Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

3. Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

Délai de paiement

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et

organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSIION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

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

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

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION « Phase opérationnelle »

Intitulé de l'opération : Etudes Avant-Projet/ Projet / Dossiers de Consultation des entreprises pour la régénération de la ligne 935 000 phase 2, section de la ligne Martigues-L'Estaque (hors site de Vauclair), dite ligne de la Côte Bleue

Eléments de gouvernance :

La convention de financement des études Avant-projet, Projet et Dossiers de consultation des entreprises s'inscrit dans le protocole de préfiguration de l'avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat – Région 2021 – 2027 entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 1^{er} décembre 2023.

Le comité de pilotage composé des Parties est constitué afin d'assurer le suivi, la validation et le financement de l'opération programmée. Il est co-présidé par le Préfet de région ou son représentant et par le Président de la Région ou son représentant. Il comprend un représentant de chacun des autres signataires.

Le comité de pilotage se réunira autant que de besoins et notamment en cas d'évolution du programme, du délai ou du coût de l'opération. De plus, une réunion du Comité de pilotage sera organisée en tant que de besoin dans tous les cas chaque année en septembre concernant les conséquences de l'évolution réelle des indices de référence sur le coût de la présente convention.

Programme fonctionnel :

Les études d'APO ont pour objectifs :

- de confirmer le programme technique et l'estimation du coût de l'opération correspondant aux travaux de régénération et de confortements des installations ferroviaires hors site de Vauclair ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération,
- de conduire l'ensemble des études et des actions permettant le passage en phase « réalisation » de l'opération.

Les objectifs fonctionnels associés au « programme complet » de l'opération étant :

- de poursuivre le programme de pérennisation de l'infrastructure sur la ligne qui a été réalisé au travers des contrats Etat Région, en confortant des infrastructures ferroviaires hors site de Vauclair ;
- de permettre de maintenir le service ferroviaire actuel sur la ligne jusqu'à un horizon 2035. Pour mémoire, l'augmentation du cadencement nécessite une mise à niveau des installations de signalisation (non repris dans la présente convention).
- de lever des ralentissements en cours :
 - à 80 km/h pour des défauts de voie sur les 2 voies entre les PK 839+300 et 851+170 (entre Martigues et Sausset les Pins) sur près de 15 km environ sous réserve des études de tracés de courbe et gabarits à réaliser en phase APO, excepté sur une zone de 500 m limitée à 100 km/h pour des raisons de tracé de voie..
 - à 100 km/h pour des défauts de voie sur les 2 voies entre les PK 851+170 et les PK 854+750 (entre Sausset les Pins et Carry)
 - à 100 km/h pour des défauts de voie sur la voie 2 entre les PK 854+750 et les PK 858+710 (entre Carry et la Redonne)
 - à 80km/h pour des défauts de voie sur la voie 1 entre les PK 854+750 et 858+710 (entre Carry et la Redonne)

A l'issue de la phase REA de la présente opération, le ralentissement à 40km/h pour des risques sur l'ouvrage en terre du versant de sortie du tunnel des Aragnols sur les 2 voies (entre Niolon et Vauclair) pourrait rester en place. En effet, suite à un incident causé par une chute de bloc en septembre 2024, une étude trajectographique a été initiée par SNCF Réseau. Les résultats de cette étude, la faisabilité et les coûts de confortement n'étant pas définis à ce jour, SNCF Réseau ne peut pas s'engager sur la suppression de ce ralentissement.

Eléments de programme technique des études APO :

Le périmètre de l'opération se situe sur la ligne de Miramas à L'Estaque via Port de Bouc du PK 840+769 (sortie de Martigues) au PK 867+022 (Le Rove) en limite de l'opération de Vauclair.

L'opération de réhabilitation des installations ferroviaires hors site de Vauclair consiste en la régénération

des voies :

- Renouvellement Voie et Ballast (RVB) sur environ 30,5 km (voie 1 : 15 km - voie 2 : 15,5 km) ;
- Renouvellement de Rail (RR) sur environ 500 m (voie 1 : 150 m - voie 2 : 350 m) ;
- Travaux connexes : pose de rails de sécurité sur le viaduc de Verdon (vers La Couronne) et au droit du versant rocheux et tête de tunnel sortie du tunnel de Méjean et mise aux normes sur d'autres zones, changement des platelages des 3 passages à niveau et de traversées de voie piétonnes, démolition des quais à Ponteau et au Rove et partiellement à Sausset-les-Pins, mise aux normes des gardes corps sur les viaducs des Aragnols, de l'Etable et sur le Pra au km 841,550, curage et création de fossés hydrauliques et pose de clôtures.

L'opération prévoit également l'étude pour le confortement de 21 ouvrages en terre :

- Tranchée d'accès au Tunnel d'Anthéonor N°1 – entre les PK 859,030 à 859,146.
- Versant rocheux et tête de tunnel de sortie du tunnel de Méjean du Km 861+342 à 861+620.
- Versant et tranchée rocheuse de l'Erevine entre les PK 861,583 à 861,750.
- Versant du viaduc du Baume de Lume entre les PK 861,850 à 861,990.
- Tranchée et tête de tunnel en entrée de tunnel de Mouflon et Riffard – entre les PK 862,040 à 862,070.
- Tranchée et tête de tunnel en sortie de tunnel de Mouflon et Riffard – entre les PK 862,998 à 863,040.
- Tranchée rocheuse entrée viaduc Jonquier – entre les PK 863,100 à 863,355.
- Paroi rocheuse et tête de tunnel entrée tunnel de Vesse du km 864+360 à 864,380.
- Tranchée rocheuse et tête de tunnel en sortie tunnel de La Vesse km 864+588 à 864+705.
- Versant de sortie du tunnel des Aragnols – entre les PK 865,507 à 866,000.

Mais aussi ces ouvrages en terre qui n'ont pas été étudiés en phase EP mais jugés plus prioritaires que certains ouvrages étudiés en phase EP, compte tenu de visites d'expertise (sous réserve de pouvoir les intégrer dans l'étude d'impact) :

- Tranchée d'accès au tunnel de Cavalas, côté droit – entre les PK 843,630 à 843,885
- Tranchée de sortie du tunnel de Cavalas entre les PK 844,238 à 844,300
- Tranchée des Plaines entre les Pk 846,900 et 847,355.
- Tranchée de sortie du tunnel du Col des Rouges entre les PK 848,703 à 848,823.
- Eperon rocheux des Rouges du Pk 848+840 au 848+960.
- Tranchée de sortie du tunnel d'Anthéonor n°2 du Pk 859,684 au Pk 859,780.
- Tranchée et talus en sortie du tunnel des Figuières – entre les PK 860,083 à 860,280.
- Tranchée rocheuse et tête de tunnel en entrée Tunnel Pierres tombées – entre les PK 864,715 à 864,735.
- Versant des pierres tombées et des Aragnols du km 865,236 au 865,362.
- Paroi rocheuse en entrée du viaduc de l'Etable – entre les PK 866,005 à 866,050
- Paroi de l'ancienne gare du Rove – entre les PK 866,110 à 866,200.

Par ailleurs, l'opération prévoit également l'étude pour le traitement des ouvrages d'art suivants :

- tunnel de Cavalas (entre Ponteau et la Couronne) : remplacement de dalles du drain central ;
- viaduc du Verdon km 845,866 (La Couronne) : réfection de l'étanchéité ;
- viaduc du Grand Vallat km 849,666 (entre la Couronne et Sausset-les-Pins) : réfection de l'étanchéité.
- tunnel de Sausset : création de regards de visite de drain central.

Enfin, l'opération prévoit l'adaptation de la signalisation (déplacement d'une pancarte à Carry-le-Rouet, mise à jour des schémas de ligne / consignes locales / documents d'exploitation, pédales d'annonce PN/TVP à déplacer pour modifier la distance d'annonce).

Calendrier prévisionnel de la réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de mise en service :

Les études Avant-projet et projet prendront comme hypothèse de réalisation une fermeture de ligne (S9A3) pendant une durée de plus de 23 mois dans la période indicative de septembre 2028 à août 2030 dans l'ombre de l'opération de réhabilitation ferroviaire des installations ferroviaires du site pollué de Vauclair. Les conditions de faisabilité de la réalisation de l'ensemble du programme technique en concomitance avec l'opération de Vauclair seront vérifiées durant les études APO de la présente convention de financement.

Les délais de réalisation prévisionnels indiqués pourront être réajustés à l'issue des études APO.

	2025				2026				2027				2028				2029				2030		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Instances interne/externe pour CFI APO			CP																				
PHASE APO/DCE yc procédures administratives																							
Instances interne/externe CFI REA											CP												
PHASE REA (Consultations/attributions/OS)																							
TRVX S9A1 de nuit et S9A3 (yc S9A1 LD) avec Vauclair																	S9A1						S9A1

Eléments financiers :

Le Coût de l'opération intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Il est évalué à 60,791 M€ HT aux conditions économiques de 07/2020, soit 80M€ courants HT, et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de 07/2020	APO/DCE	REA prévisionnelle	Total
Foncier		18 000	18 000
Travaux	833 000	40 539 000	41 372 000
MOE	2 599 000	5 150 000	7 749 000
MOA	1 335 000	2 139 000	3 474 000
Frais de MOA SNCF Réseau	591 000	1 832 000	2 423 000
Autres dépenses de MOA	744 000	307 000	1 051 000
Provision pour risques	220 000	7 958 000	8 178 000
TOTAL	4 987 000	55 804 000	60 791 000

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation de l'APO : fin 2027

Indice(s) représentatif(s) : TP01 et ING

Dernier(s) indice(s) - connu(s) : Janvier 2025

Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :

- Taux d'indexation du TP01, de 2% en 2025, de 2,3% en 2026 et de 2,5% par an en 2027 et au-delà ;
- Taux d'indexation de l'ING, de 2% en 2025, de 2% en 2026 et 2,2% par an en 2027 et au-delà.

Convention de financement

Annexe 3

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

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS				
OPERATION : Etudes Avant-Projet / Projet /DCE pour la régénération de la ligne 935 000 phase 2, section de la ligne Martigues- L'Estaque (hors site de Vauclair), dite ligne de la Côte Bleue MONTANT GLOBAL HT : 6 000 0000 courants				
Prévisions d'appels de fonds				
Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
T4 2025	1 ^{ère} appel de fonds	1 200 000	20%	Au démarrage des études et sur présentation d'une attestation signé du Représentant de SNCF Réseau
T3 2026	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 800 000	30%	Un ou plusieurs certificats d'avancement signé(s) par le Représentant de SNCF Réseau
T4 2026	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 200 000	20%	Un ou plusieurs certificats d'avancement signé(s) par le Représentant de SNCF Réseau
T1 2027	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 200 000	20%	Un ou plusieurs certificats d'avancement signé(s) par le Représentant de SNCF Réseau
T3 2027	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	300 000	5%	Sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses
2028	Solde	300 000	5%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		6 000 000	100,00%	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet)

(Intitulé du projet)

Période du :

Phase :

Exemple de principe

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

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

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

SANS OBJET