CONVENTION DE FINANCEMENT

CONDITIONS GENERALES

(FINANCEURS PUBLICS)

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 16

Article 9. Financements européens 16

9.1 DEMANDE DE FINANCEMENTS EUROPEENS 16

9.2 INTEGRATION DU FINANCEMENT EUROPEEN AU PLAN DE FINANCEMENT 17

9.3 REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN 17

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

9.4 GESTION DE LA SUBVENTION 17

9.5 FRAIS 18

Article 10. Gestion des écarts 18

10.1 DEFINITION DES COUTS DE REFERENCE 18

10.2 REPARTITION DES ECONOMIES DE COUTS 19

10.3 REPARTITION DES COUTS SUPPLEMENTAIRES 19

10.4 GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION 20

10.5 REFUS DE MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT 21

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 22

11.3 CALCUL DE LA PENALITE ENCOURUE POUR DEPASSEMENT DU COUT ESTIMATIF INITIAL 22

11.4 PLAFOND GLOBAL DES PENALITES 23

11.5 CIRCONSTANCES EXONERATOIRES 23

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 27

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 28

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics 28

Article 16. Bilan 29

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 30
18.1 RESILIATION POUR IMPOSSIBILITE D'EXECUTION 30
18.2 RESILIATION POUR FAUTE 30
18.3 PROCEDURE 30
Article 19. Modifications 31
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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 maitrise 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 maitrise 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 évènements 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)

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 fonctionner 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 Financeur Public de la prise en charge du Besoin de Financement. Cette répartition s'exprime en pourcentage et en

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 maitrise 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).

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 ».

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 maitrise 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,

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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 Financeur(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 Financeur Public exprimé :

- En pourcentage du Besoin de financement,

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

7.6 Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures générées par les Projets d'investissement

Les Projets d'investissement réalisés peuvent générer des variations à la hausse ou à la baisse des charges d'entretien et de maintenance 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 augmentent et que cette augmentation n'est pas compensée par d'éventuelles recettes nouvelles résultant des Projets d'investissement, la différence entre cette augmentation de charges et l'éventuelle augmentation des recettes doit être compensée à SNCF Réseau selon les modalités prévues au présent article.

Le présent article ne s'applique pas aux Projets d'investissement de renouvellement du réseau ferré national.

7.6.1 Modalités de financement de la compensation des charges ultérieures des Projets d'investissement à la demande de tiers (ponts-rails, ponts-routes, autoroutes ferroviaires, réouverture de capillaires fret non circulées depuis 5 ans au moins)

Les Parties conviennent que le(s) Financeur(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, hors coûts de renouvellement, nette des recettes nouvelles, éventuellement générés par ledit 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. 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. SNCF Réseau s'attachera notamment à examiner l'intégralité des recettes nouvelles qui pourraient être générées, par le Projet d'investissement. SNCF Réseau tiendra compte des coûts moyens d'entretien observés sur le réseau ferré national par catégorie d'objet et pour le type de ligne concernés.

SNCF Réseau fournira les hypothèses retenues pour l'appréciation de cette compensation et fournira, le cas échéant, les éléments nécessaires à la réalisation d'une contre-expertise de la part des Financeurs Publics. Dans le cas d'une opération de modernisation du réseau existant, cette appréciation tiendra compte des éventuelles économies de maintenance induites par celle-ci.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

7.6.2 Modalités de financement de la compensation des charges ultérieures des Projets d'investissement de développement (y compris de modernisation, mais à l'exclusion de la réouverture de capillaires fret non circulées depuis 5 ans au moins)

Dans le cas où le projet d'aménagement génèrerait des surcoûts de maintenance et d'exploitation supplémentaires non compensées par des recettes supplémentaires, une contribution sera versée à SNCF Réseau par le règlement d'une redevance particulière (surpéage), sous réserve que la tarification correspondante fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), dans le cadre de son examen du montant global des péages. Cette redevance particulière sera réglée conformément aux dispositions qui figureront dans le document de référence du réseau de SNCF Réseau.

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) Financeur(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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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) Financeur(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 fond de(s) Financeur(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 le 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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) Financeur(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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 entraine 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 maitre 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. 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 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) Financeurs(s) Public(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) Public(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 à(aux) Financeurs(s) Public(s), à due concurrence.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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

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) indemnisera(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) Financeur(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) Financeur(s) public(s) pourra(ont) appliquer à SNCF Réseau des pénalités

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 évènements 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 [3/1000ème] 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 évènements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires ».

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 [5/1000ème] 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 ;

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Constituent notamment un événement 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 définis 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 Financeur Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financeur Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financeur 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 Financeur 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) Financeur(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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Tout paiement à SNCF Réseau d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Financeur 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 débuter 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 ;

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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) Financeur(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) Financeur(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).

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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) Financeur(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 évènements 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 ». Les Conditions Particulières pourront adapter les dispositions des Conditions Générales sauf sur les articles 9 (Financements européens), 10.3 (Répartition des coûts supplémentaires), 10.4 (Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation), 11.4 (Plafond global des pénalités), 11.5 (Circonstances exonératoires), 12 (Appel de fonds).

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

(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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES

CONVENTION
RELATIVE AU FINANCEMENT
DES TRAVAUX PORTANT SUR L'ELARGISSEMENT D'UN PONT FERROVIAIRE SITUE « BD NATIONAL » A MARSEILLE
(EXTENSION TRAMWAY ARENC / NATIONAL / BELLE DE MAI)

LIGNE 939 001

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par son Président, **Monsieur Nicolas ISNARD**, dûment habilité par la délibération du Conseil de la MAMP n° n°HN-001-19148/26/CM.

Ci-après désigné **« MAMP** »

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 **Thomas ALLARY,** Directeur Général adjoint Grands Projets, 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 ».

La présente convention comporte 15 pages.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

VU :

- Le Code général des collectivités territoriale ;
- Le Code des transports ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU ;
- Le décret n°2019-1582 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° TRA 011-6416/19/CM du Conseil de la MAMP du 20 juin 2019 créant l'autorisation de programme n° 2018104300 pour la réalisation du tramway ARENC /Belle de Mai/National ;
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la MAMP du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la MAMP ;
- La Convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 21 mai 2024 (ci-après « Convention-cadre ») ;
- La délibération n°MOB-003-17198/24/CM du Conseil de la MAMP du 05 décembre 2024 portant sur l'approbation du programme d'aménagement du tramway Arenc / National / Belle de Mai ;
- La Convention de financement n°9 en application de la Convention-cadre relative à la phase REA des opérations de Marseille surface phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 15 juillet 2025 (ci-après « CFI9 »), modifiée par son avenant n°1, signé le 19 décembre 2025 ;
- La délibération n° MOB-015-17820/25/BM du 26 juin 2025 approuvant une convention de financement avec SNCF réseau relative aux études d'Avant-projet, de Projet, et à l'Assistance à la passation des Contrats de Travaux portant sur l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Bd National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de mai) Ligne 939 001 signée le 23 octobre 2025, modifiée par son avenant n°1, délibéré le XXXX ;

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET 8

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE 9

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE LA PHASE DE REALISATION 9

3.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET 9

3.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES TRAVAUX FINANCES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION 10

3.1 MODALITES D'EXECUTION DE L'OPERATION 11

ARTICLE 4. DUREE PREVISIONNELLE DES TRAVAUX OBJET DU FINANCEMENT 11

ARTICLE 5. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION 11

ARTICLE 6. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION 11

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION 12

7.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 12

7.1.1 Répartition des coûts de l'ouvrage à reconstituer entre la MAMP (élargissement de l'ouvrage) et le projet LNPCA (reconstruction de l'ouvrage) 12

7.1.2 Coût Estimatif de la Phase REA aux conditions économiques de référence 12

7.1.3 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation 13

7.2 PLAN DE FINANCEMENT 14

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS 14

8.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS 14

8.2 DELAIS DE CADUCITE 14

ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS 15

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

1. Besoins de la MAMP : un ouvrage élargi

L'extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai 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 ».

Le programme d'aménagement a été approuvé le 05 décembre 2024 par délibération en conseil métropolitain.

Ce projet de mobilité doit se connecter à l'actuelle ligne de tramway T2 au boulevard National ainsi qu'à la gare ferroviaire d'Arenc, avec une desserte à travers le quartier de la Belle de Mai jusqu'à la place Burel, terminus provisoire en prévision d'un prolongement vers Saint-Jérôme. Elle comptera 9 stations sur un parcours linéaire de 3,5 kilomètres.



Figure 1 : Tracé de l'extension du tramway vers la Belle de Mai

Le projet se découpe en deux phases :

- **Phase 1 :**

  - Périmètre Nord entre Arenc et la Place Burel. Cette phase permettra de relier la Belle de mai au reste du réseau de tramway.

  - Périmètre Sud : la réalisation de la section boulevard Longchamp – Boulevard Voltaire et d'un terminus provisoire sur le boulevard National au sud des voies ferroviaires de Saint Charles permettra de mettre en service le réseau de tramway marseillais avec 4 lignes, grâce notamment au terminus provisoire sur le boulevard National. Ce dernier assurera une nouvelle desserte en tramway à proximité de la gare Saint-Charles.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

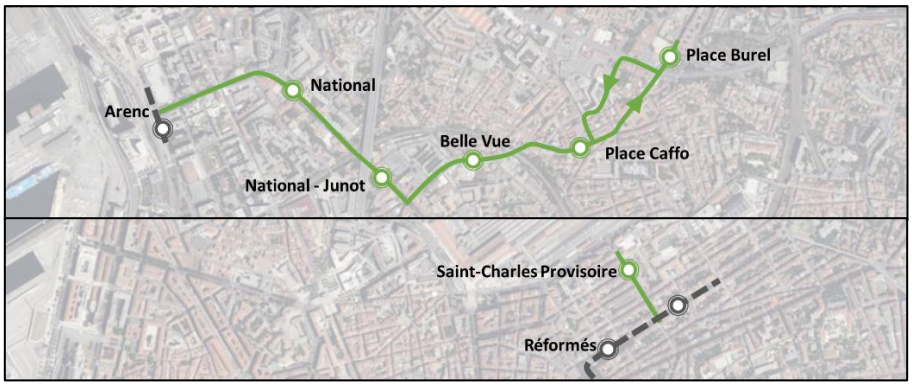


Figure 2 : Phase 1 (Sans les cycles)

- **<u>Phase 2</u> : Réalisation de la section Boulevard National de la Rue Loubon jusqu'au Boulevard Voltaire.**

Le barreau restant est réalisé dans un deuxième temps, en articulation avec la réalisation de la nouvelle gare souterraine à Saint Charles. Les travaux préparatoires du projet LNPCA nécessaires pour démarrer les travaux du tramway devront être anticipés (mesures conservatoires) pour permettre une mise au service du tramway au plus tôt et sans attendre la livraison complète de la nouvelle gare souterraine en 2035.



Figure 3 : Phase 2 (Sans les cycles)

L'insertion du tramway dans son environnement requiert la modification d'ouvrages. Parmi ces ouvrages situés en interfaces (cf. schéma ci-après), se trouve le pont-rail (PRA) situé au niveau du boulevard National appelé par la suite PRA National.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

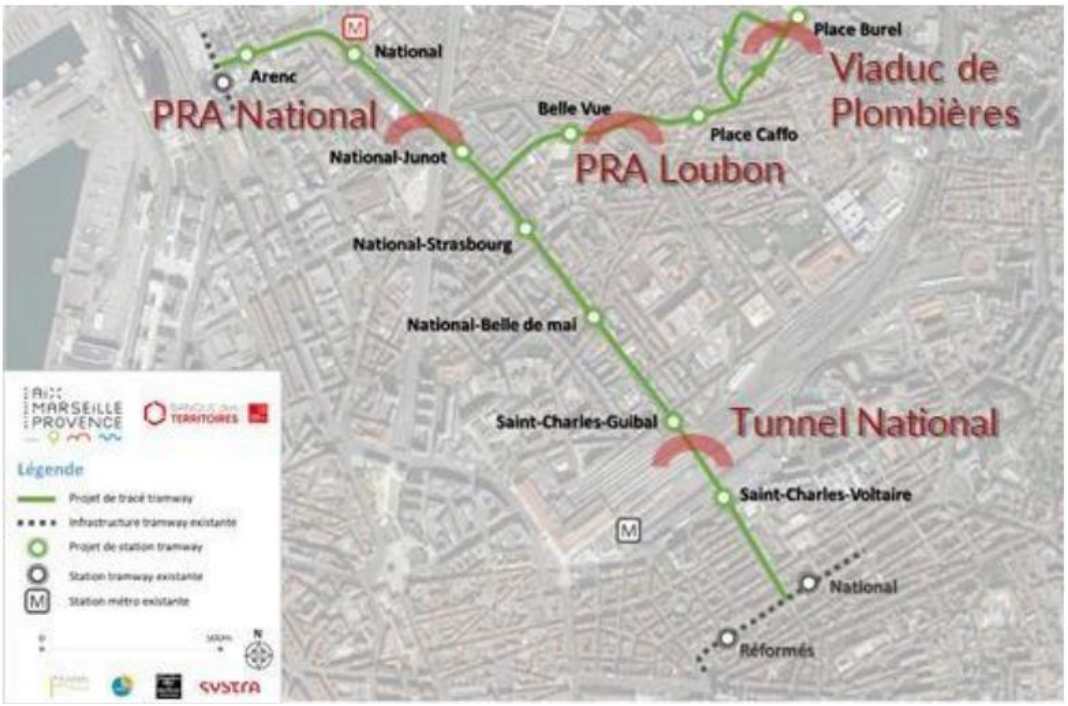


Figure 4 : Localisation des ouvrages en interface avec le tramway

2. Projet de la LNPCA : un ouvrage reconstruit

Les phases 1&2 du projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) prévoient un aménagement du Corridor Ouest de la ligne n°939 001 entre l'Estaque et Marseille Saint-Charles, piloté sous maitrise d'ouvrage SNCF Réseau. Sur ce secteur, le doublement des voies ferrées implique le remplacement du tablier du PRA National sans modification de l'ouverture de l'ouvrage de 11m.

La MAMP a décidé de confier à SNCF Réseau les phases AVP-PRO-ACT et REA de l'élargissement de l'ouvrage. Cette prise en charge permet de profiter des conditions de réalisation du projet LNPCA et d'optimiser les coûts des travaux, notamment en bénéficiant de la fermeture de ligne au TER prévue mi-décembre 2028.

Les fonctionnalités principales, les performances et les projets de services voyageurs auxquels doit répondre l'ouvrage reconstruit pour les besoins du projet LNPCA ont été validés dans le cadre de la convention n°9 relative au financement de la phase REA pour les opérations de Marseille surface phase 1 : Marseille Corridor Ouest/ Marseille Bloc Est/ Libération Abeilles, modifiée par son avenant N°1, conclue en application de la convention cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur ».

3. Rappel des conventions de financement et éléments financiers propres à l'élargissement de l'ouvrage

- Convention de financement n°Z252127COV signée le 23 octobre 2025 entre la MAMP et SNCF Réseau, relative aux études d'avant-projet, de projet et à l'Assistance pour la passation des Contrats de Travaux (ACT) portant sur l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Bd National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de mai) Ligne 939 001.

- Conformément à l'article 1 de l'annexe n°1 à la convention de financement études AVP/PRO/ACT, les Parties ont organisé le 08 janvier 2026 un point d'arrêt à l'achèvement des

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

études AVP. À l'issue de ce point d'arrêt, les éléments de l'AVP ont été transmis à la MAMP. Les couts définitifs lui ont été communiqués le 09 mars2026.

- Le 20 mars 2026, la MAMP a transmis à SNCF Réseau son accord sur les études AVP, le CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation), comprenant les hypothèses d'études PRO.

- La répartition financière entre la MAMP et les partenaires financeurs du projet LNPCA pour les phases PRO-DCE-ACT-REA a été approuvée par la MAMP le 29 mai 2026, puis validée lors du COTEC LNPCA le 02 juin 2026.

- Ainsi que le prévoit l'article 1 de l'annexe n°1 à la convention de financement des études AVP/PRO/ACT, les Parties ont décidé de conclure un avenant afin d'actualiser le financement par la MAMP des phases AVP, PRO-DCE, ACT correspondant à l'élargissement de l'ouvrage.

Le financement de la réalisation de l'ouvrage reconstruit est porté par les partenaires financeurs du projet LNPCA au travers de la CFI n°9, signée le 15 juillet 2025.

Le financement complémentaire, nécessaire à la réalisation de l'élargissement de l'ouvrage, est apporté en intégralité par la MAMP, et fait l'objet de la présente convention.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes ***Conditions particulières*** ont pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement relatifs à l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Bd National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de mai) Ligne 939 001.

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.

La MAMP est dument informée que le planning de l'opération nécessite que la présente convention, qui en définit notamment les conditions de financement, soit approuvée par délibération de la MAMP au plus tard le 31 octobre 2026, date au-delà de laquelle SNCF Réseau ne sera plus en mesure de garantir le respect de ses engagements liés à la réalisation de l'ouvrage.

Dans l'hypothèse où la délibération de la MAMP interviendrait postérieurement au 31 octobre 2026, les Parties conviennent de se rapprocher afin d'évaluer les incidences de ce report sur les conditions financières et calendaires de la Convention de financement et d'en adapter si nécessaire les modalités d'application.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ARTICLE 2. 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 infrastructure dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

SNCF Réseau assurera le pilotage du dévoiement des réseaux tiers rendu nécessaire par ses propres travaux, comprenant ceux faisant l'objet de la présente Convention, c'est-à-dire les réseaux impactés exclusivement par l'ouvrage à reconstituer, situé boulevard National. Dans cette configuration, et dès lors que la maîtrise d'ouvrage des travaux de dévoiement demeure de la responsabilité exclusive de chaque concessionnaire tiers, SNCF Réseau ne pourra être tenu responsable des impacts résultant de la défaillance d'un concessionnaire tiers dans l'exécution de ses propres obligations.

SNCF Réseau n'assurera pas le pilotage ni la maîtrise d'ouvrage du dévoiement des réseaux tiers rendu nécessaire par les travaux du projet d'extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai, celui-ci constituant un projet indépendant des phases 1&2 du projet LNPCA.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE LA PHASE DE REALISATION

3.1 Objectifs et fonctionnalités du Projet

Les besoins exprimés à date par la MAMP, en ce qui concerne les fonctionnalités et le niveau de performance recherchés au travers du Projet sont les suivants :

- L'ouvrage à réaliser est composé d'un tablier à poutrelle enrobée ;
- L'élargissement de l'ouvrage avec une ouverture libre à 18 mètres permettant l'insertion :
    - De deux trottoirs ;
    - D'une piste cyclable bidirectionnelle ;
    - D'une chaussée en sens unique ;
    - D'une plateforme de tramway bidirectionnelle.

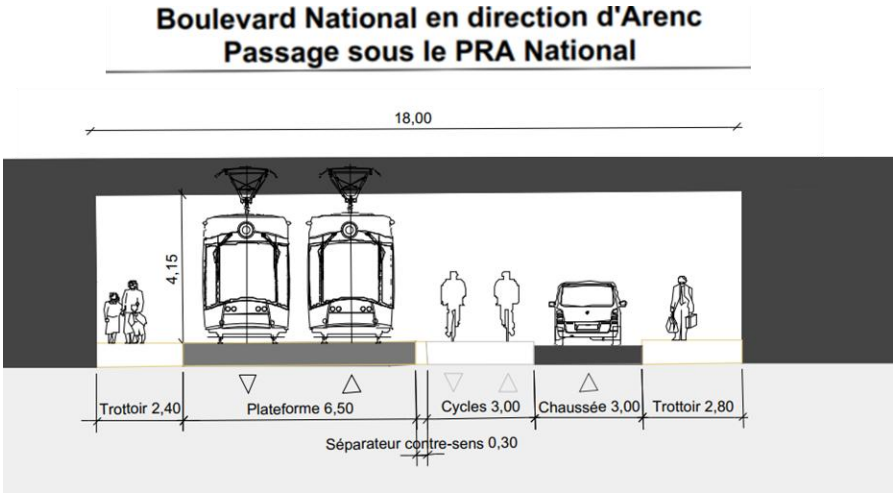


Figure 5 : Principe d'aménagement recherché au niveau du PRA National (extension du tramway)

- La hauteur libre d'implantation du tramway est au minimum de 4,15 m par rapport au plan de roulement du tramway.
  NB : Les études de conception de l'extension du réseau de tramway n'ayant pas débuté, leur avancement pourrait faire évoluer l'aménagement et les largeurs affectées à chaque mode. Pour autant, l'ouverture souhaitée de l'ouvrage demeure établie.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- Hauteur minimale gabarit routier (véhicule d'intervention, bus) : 3,50m
- Les fondations de l'ouvrage SNCF doivent être positionnées, tant en profondeur qu'en plan, pour ne pas interférer avec la structure porteuse des futures voies du tramway. L'épaisseur à considérer pour la plateforme de tramway est de 110 cm.

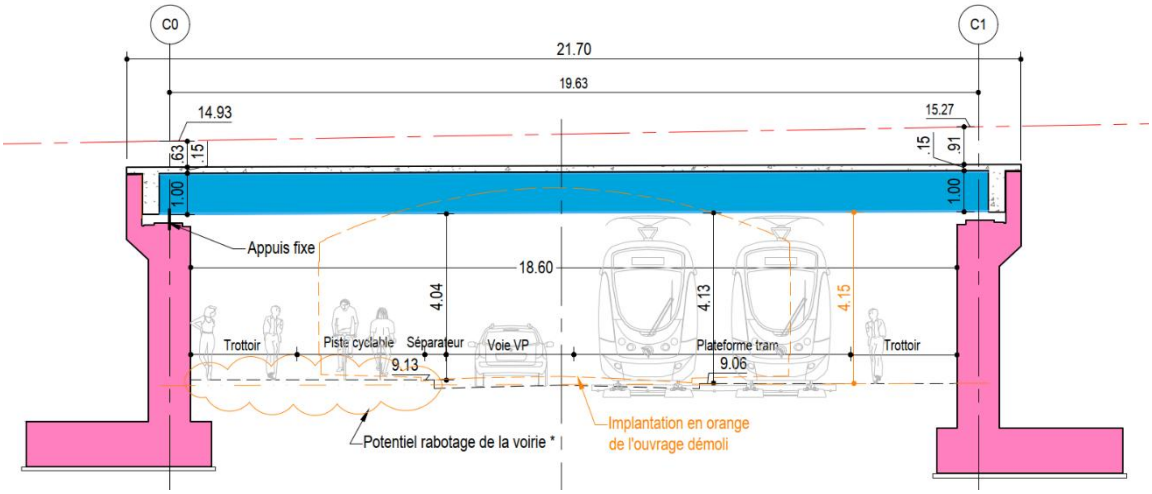


Figure 6 : Coupe longitudinale du projet

En termes d'exploitation ferroviaire :

- L'ouvrage devra être compatible avec les performances de la ligne 939 001 suivantes :
    - Groupe UIC : 6
    - Mode d'électrification : 1500 V
    - Vitesse maximum : 90 km/h
    - Gabarit N et P
    - Gabarit limite Voyageurs haut : G1
    - Gabarit limite Fret haut : GB
    - Charges des wagons admissibles : D4
- L'ouvrage proposé respectera les critères de maintenabilité de SNCF Réseau,
- Il n'est prévu aucune exigence architecturale spécifique pour l'ouvrage.

Il est à noter que le programme technique détaillé en AVP a fait l'objet d'une analyse commune entre le maitre d'ouvrage SNCF Réseau et la MAMP, dont sont issues les hypothèses d'études PRO et REA.

3.2 Description et périmètre des travaux financés dans le cadre de la présente convention

Les travaux financés portent sur l'élargissement de l'ouvrage du PRA boulevard National, dont la reconstruction était initialement prévue dans le cadre du projet LNPCA. L'élargissement a pour objet de permettre le passage du futur tramway.

Le Projet est décrit dans le dossier AVP remis à la MAMP le 08 janvier 2026.

Sont exclus du périmètre de la présente convention :

- Les aménagements intérieurs de l'ouvrage (luminaires…),
- Les éléments de chaussée (revêtement au sol, enrobés) hors remise en état de l'existant après travaux,
- Les dévoiements des réseaux tiers qui doivent être assurés par les Concessionnaires de ces réseaux ;
- L'aménagement de l'espace public, suite à la réalisation de l'ouvrage ferroviaire.

Devra être prévue, la réalisation du revêtement de voirie sur l'élargissement du domaine public.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Les hypothèses structurantes et en particulier les modalités de réalisation, retenues sont décrites dans les annexes 2 et 3.

3.1 Modalités d'exécution de l'opération

Dans le cas où le projet LNPCA ne pourrait se **réaliser** selon le planning envisagé, ou serait annulé, SNCF Réseau **fera ses meilleurs efforts pour maintenir les moyens permettant** de livrer un ouvrage élargi conformément au calendrier indiqué dans la présente convention, **sous réserve que le financement de l'ouvrage ait fait l'objet d'un accord préalable entre les Parties,** SNCF Réseau ne pouvant supporter le projet d'élargissement sur ses fonds propres. Les Parties conviennent ainsi de se rapprocher afin d'évaluer les incidences d'un report ou d'un arrêt du projet LNPCA sur les conditions financières du projet d'élargissement du PRA National.

ARTICLE 4. DUREE PREVISIONNELLE DES TRAVAUX OBJET DU FINANCEMENT

La durée prévisionnelle des travaux principaux nécessaires à la mise en service des opérations objet du financement est de 9 mois à compter de la date de démarrage des travaux. Ce délai ne tient pas compte des déviations de réseaux.

Les durées prévisionnelles sont détaillées dans l'annexe 3 « Délais prévisionnels ».

Le planning prévisionnel de la phase de réalisation des travaux est indissociable des hypothèses structurantes listées dans l'annexe 3.

Des conditions de réalisation différentes de celles énoncées en annexe 3 pourront entrainer une modification du planning de réalisation.

En cas de modification des hypothèses de l'annexe 3, les Parties conviennent de se rapprocher pour évaluer les impacts de ces évolutions sur les conditions financières et calendaires de la présente Convention et modifier si nécessaire ses modalités d'application.

ARTICLE 5. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de signature par la dernière des Parties et prend fin au solde des flux financiers dus à son titre.

ARTICLE 6. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Afin de garantir la coordination des interventions et saisir l'opportunité d'une réalisation des travaux concomitante avec le projet LNPCA, le suivi de cette opération sera réalisé dans son intégralité par SNCF Réseau.

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et de la MAMP au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

Le Comité de Pilotage est composé des représentants de la MAMP et SNCF Réseau. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des partenaires. Il se réunira une fois par an pour faire état de l'avancement de la phase REA.

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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Le Comité Technique et Financier est composé des équipes techniques de la MAMP (services de la DGD mobilités durables, infrastructures, voirie), SNCF Réseau et des bureaux d'études techniques si nécessaire. Il se réunira autant que de besoin pour faire un point sur l'avancement de la phase REA. Le planning global de l'opération sera systématiquement présenté. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION

7.1 Assiette de financement

7.1.1 Répartition des coûts de l'ouvrage à reconstituer entre la MAMP (élargissement de l'ouvrage) et le projet LNPCA (reconstruction de l'ouvrage)

Ouvrage	**Montant MBP ouvrage élargi (CE 06/2024)**	**Écart en € avec ouvrage reconstruit (CE 06/2024)**	**Part MAMP en % Élargissement de l'ouvrage**	**Part LNPCA en % Reconstruction de l'ouvrage**
PRA bd National	6 253 k€*	1 166 k€*	18,7 %	81,3 %

*Estimation fin de phase AVP correspondant au CPPR (Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation)

La répartition des coûts de l'ouvrage à reconstituer, basée sur le montant MBP de celui-ci, est la suivante :

- 81,3 % affectés à la LNPCA au titre de la reconstruction de l'ouvrage ;
- 18,7 % affectés à la MAMP au titre de l'élargissement de l'ouvrage.

Le « *Coût estimatif de la phase REA* » présenté ci-après correspond à l'entièreté du financement apporté par la MAMP au titre des travaux d'élargissement de l'ouvrage soit :

- 18,7 % des phases PRO-DCE-ACT correspondant à l'ouvrage élargi et représentant la totalité (soit « 100,000% ») du financement apporté par la MAMP à ce titre.

7.1.2 Coût Estimatif de la Phase REA aux conditions économiques de référence

Le Coût Estimatif de la Phase REA est évalué à 1 327 k€ HT aux conditions économiques de 06/2024. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2.**

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions générales » figure dans le tableau ci-après.

Phase REA	*Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juin 2024)*
Acquisitions foncières	5 k€
Travaux et autres missions	1001 k€
Frais de maîtrise d'œuvre	89 k€
Frais de maîtrise d'ouvrage	81 k€

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Suivi à long terme des mesures compensatoires	/
Provision pour risques	151 k€
Total	**1 327 k€**

Coût aux conditions économiques de référence du projet LNPCA (07/2020) :

Phase REA	*Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juillet 2020)*
Acquisitions foncières	4 k€
Travaux et autres missions	847 k€
Frais de maîtrise d'œuvre	75 k€
Frais de maîtrise d'ouvrage	69 k€
Suivi à long terme des mesures compensatoires	/
Provision pour risques	128 k€
Total	**1 123 k €**

Les études relatives au Projet n'étant pas achevées à la date de signature de la présente Convention, le Coût Estimatif de la Phase REA pourra être amené à évoluer. Un avenant sera alors conclu.

7.1.3 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 Phase ou les Phases du Projet dans les conditions prévues à l'article 10.4 des Conditions Générales, et des 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. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le Besoin de financement de la présente convention est évalué à **1 475 k**€ courants HT. Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 2,7 % en 2026, 2,2 % en 2027, et 2,5 % par an à compter de 2028 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et 2027 et de 2,2 % par an à compter de 2028.
-

Phase REA	*Coût estimatif -(Courant)*
Acquisitions foncières	6 k€
Travaux et autres missions	1 112 k€
Frais de maîtrise d'œuvre	99 k€

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Frais de maîtrise d'ouvrage	41 k€
Suivi à long terme des mesures compensatoires	49 k€
Provision pour risques	168 k€
Total	**1 475 k€**

7.2 Plan de financement

Concernant la phase REA, conformément à la clé de répartition validée par les partenaires des deux projets (MAMP pour l'élargissement de l'ouvrage nécessaire au projet d'extension du tramway, et les partenaires financeurs de la LNPCA pour la reconstruction de l'ouvrage nécessaire à celui-ci), le coût mis à la charge de la MAMP au titre des travaux d'élargissement de l'ouvrage est le suivant :

Phase REA	**Clé de répartition %** **(4 décimales)**	**Besoin de financement** **Montant en Euros courants HT**
MAMP (élargissement de l'ouvrage)	**100,0000 %**	**1 475 k€**
TOTAL	**100,0000 %**	**1 475 k€ HT**

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 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***.

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

8.2 Délais de caducité

Les délais de caducité sont régis par les articles 7.5 et 14 des Conditions générales.

En complément des stipulations de l'article 7.5 des ***Conditions générales***, les engagements financiers de la MAMP deviendront caducs dans un délai de douze (12) mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention de financement, si SNCF Réseau n'a pas transmis l'attestation du démarrage ou du report des opérations concernées permettant de justifier soit d'un début de réalisation du projet ou de la phase du projet au titre duquel la subvention est accordée, soit de son report.

En complément des stipulations de l'article 14 des ***Conditions générales***, les engagements financiers de la MAMP relatifs aux montants non encore appelés du Besoin de financement deviendront caducs si SNCF RESEAU 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 quarante-huit (48) mois à compter la date estimée à l'article 4 de fin des travaux objet de la présente Convention de financement.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la MAMP

Nom : Pierre CHANIOT

Adresse : Direction des transports guidés 5ème étage

2 bis quai d'Arenc BP 48014

13567 Marseille Cedex 02

Tél : 04 91 99 71 43

E-mail : pierre.chaniot@ampmetropole.fr

Pour SNCF Réseau

Nom : Catherine CHAUVIN

Adresse : Immeuble Astrolabe 6è étage - 79 boulevard de Dunkerque - 13002 Marseille

Tél : 06 88 68 39 88

E-mail : catherine.chauvin@reseau.sncf.fr

Fait, en *2* exemplaires originaux,

A Marseille, le

Pour la MAMP

A Marseille, le

Pour SNCF Réseau

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Convention de financement

Annexe 2

« Coûts »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

HYPOTHÈSES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COÛT ESTIMATIF

- **Indemnisations foncières :**

À l'issue des études AVP, l'installation de la base travaux identifiée impacte des terrains tiers. Cette occupation temporaire doit être formalisée par un accord entre les propriétaires des terrains et SNCF Réseau.

Ce type de contrat est encadré juridiquement et définit les modalités d'utilisation temporaire du terrain, y compris l'accessibilité, pour une période déterminée. Le propriétaire du terrain pourrait, dans ce cadre, solliciter une indemnité pour compenser l'usage temporaire de son bien.

- **Travaux préalables de concessionnaires (déviation des réseaux…)**

Sur la base des déclarations recueillies auprès des concessionnaires, les réseaux susceptibles de faire l'objet d'un dévoiement, identifiés préalablement ou concomitamment aux travaux principaux, sont les suivants :

- ENEDIS (BT 4xBT240 AL NM) ;
- ORANGE (40Ø80).

SNCF Réseau assure uniquement le pilotage et le suivi des travaux de déviation des réseaux tiers potentiellement impactés par les travaux effectués sur l'ouvrage d'art, la maîtrise d'ouvrage de ces travaux demeurant de la responsabilité exclusive de chaque concessionnaire concerné.

La MAMP est en pilotage et suivi des travaux déviations des réseaux sur le linéaire global qui seront réalisés en position définitive au titre du tramway.

- **Conditions de réalisation des travaux**

Pour rappel, les travaux seront réalisés sous coupure de circulation ferroviaire.

La cinématique des travaux suivante est prise comme hypothèse :

- Travaux préparatoires ;
- Brèche caténaire et déposes des voies ferrées,
- Travaux sous coupure routière (48 h) : déconstruction de la voute du tablier
- Travaux coté Estaque : démolition culée existante, terrassement, réalisation de la nouvelle culée et murs en aile, remblaiement et restitution de la plateforme ferroviaire
- Travaux coté Marseille Saint-Charles : démolition culée existante, terrassement, réalisation de la nouvelle culée et murs en aile, remblaiement et restitution de la plateforme ferroviaire
- Travaux sous quelques coupures (nombre à affiner) du bd National :
    - 1. Mise en place des poutrelles, glissement des barres crossées du ferraillage transversales inférieures, fixation des coques de rive et mise en place des panneaux de coffrage perdu ;
    - 2. Bétonnage du tablier en une seule phase soit de jour avec interruption des circulations routières soit de nuit ;
- Finitions (OA, Voies, câbles, signalisation),
- Remise en état du site.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

- **Provisions pour risques**

Aucune provision pour risques identifiés n'est identifiée à ce stade.

La PRNI (provision pour risques non identifiés) est évaluée à 151k€ (CE 06/2024). Les risques majeurs à ce stade sont les suivants :

- Sureté : risque de malveillance pendant et après le chantier ;
- Risques avoisinants : nuisances chantiers, problèmes d'accès, circulation, riverains, plaintes et autres ;
- Découverte de problématique de pollution des sols au-dessus de celles estimées ;
- Retard planning, suite à la déviation préalable des réseaux sous MOA Concessionnaires ;
- Évènements imprévus en opérations coups de poing (OCP) (purges, réseaux inconnus, intempéries) ;
- Retard des travaux pour causes diverses : restriction d'accès, refus d'occupation temporaire…
- Remise en question par l'AOM et les EF (Entreprises Ferroviaires) des hypothèses retenues pour les conditions de réalisation des travaux après les études AVP : décalage des OCP ou des ITC (interruption temporaire de circulation) – décalage de l'opération dans le temps en raison du cumul de LTV (limitation Temporaire de Vitesse) ;
- Appels d'offre infructueux ;

- **Indices d'actualisation des prix**

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) :

Des derniers indices connus, paru le 17 mars 2026 :

- Indice TP01 pour le coût des travaux : 131,4
- Indice ING pour le coût des prestations intellectuelles :135,9

Considérant le planning de la phase réalisation, l'actualisation est faite sur les bases suivantes :

- Taux d'indexation du TP01, de 2,7 % en 2026, de 2,2 % en 2027, puis de 2,5 % par an à compter de 2028 ;
- Taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

- **Éléments financiers :**

Le Coût Estimatif lié aux travaux d'élargissement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Il est évalué à 1 327 k€ HT aux conditions économiques de 06/2024 et se décompose de la façon suivante :

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 06/2024.	**PHASE REA**
Foncier	5k€
Travaux	968k€
MOE	89k€
MOA	81k€
Suivi à long terme des mesures compensatoires	/
Provision pour risques	
Provision pour risques identifiés	/
Provision pour risques non identifiés	151k€
TOTAL	1 327 k€*
En k€ hors taxes courant	1 475 k€
Date prévisionnelle de fin de réalisation	2030
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	Mars 2026
Dernier(s) indice(s) connu(s)	Mars 2026
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu *(indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) :* • d'un taux d'indexation du TP01, de 2,7% en 2026, 2,2% en 2027, et 2,5% par an à compter de 2028 ; • et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2% en 2026 et 2027 et de 2,2 % par an à compter de 2028.	

*Estimation fin de phase AVP correspondant au CPPR (Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation)

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Convention de financement

Annexe 3

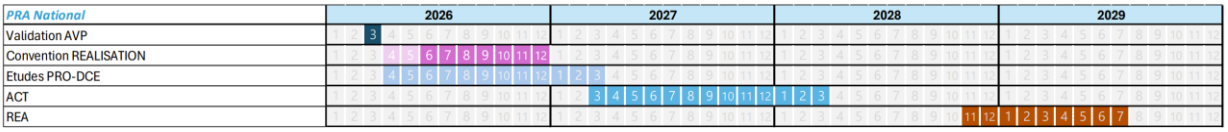
« Délais prévisionnels »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Éléments de calendrier :

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



La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est estimée à 9 mois sans prendre en compte la déviation des réseaux.

Les délais sont conformes à ceux proposés dans la Convention n°9 du projet de la LNPCA relative au financement de la phase REA de Marseille surface phase 1.

Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

- **Financements**

Les hypothèses prises en compte sont conformes aux engagements de la Convention n°9 du projet de la LNPCA relative au financement de la phase REA de LNPCA Marseille surface phase 1.

- **Concertation**

Des concertations seront réalisées auprès des riverains, des entreprises et des acteurs locaux dans le cadre du projet de la LNPCA.

- **Procédures administratives**

Les procédures administratives liées à l'extension du tramway Arenc/National/Belle de Mai sont portées exclusivement par la MAMP.

Les procédures administratives liées au projet LNPCA sont portées par SNCF Réseau.

- **Foncier**

Une convention d'occupation temporaire sera contractualisée en vue de disposer des terrains au droit du PRA boulevard national à compter de fin 2028 jusqu'à la finalisation des travaux mi-2029.

- **Travaux**

Les conventions avec les concessionnaires projettent une réalisation des travaux pour mi 2027.

Les hypothèses de réalisation des travaux (réserves capacitaires) sont conformes aux engagements de la Convention n°9 du projet de la LNPCA relative au financement de la phase REA de Marseille surface phase 1.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Convention de financement

Annexe 4

« Calendrier prévisionnel des appels de fonds »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Années	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
TOTAL	0k€	0k€	296k€	1 032k€	147k€	1 475 k€

Domiciliation et dématérialisation de la facturation

Les factures d'appels de fonds seront adressées à :

<Nom du financeur / Service comptabilité fournisseur>
<Adresse de la comptabilité fournisseur>
<Mail / Tel>

SIRET :

Pour **Chorus Pro**, préciser :

Code routage :

SIRET :

Code service (CS) :

Bon de commande :

N° Engagement Juridique (EJ) :

☐ Non

☐ Oui, préciser le N° de bon de commande * :

Pour les contrats internes au **GPF**, préciser :

Code BUPO :

Mail générique du Service Comptabilité :

Mail d'adressage des factures en cas d'incident de routage :

*Le financeur s'engage à transmettre le bon de commande ou l'engagement juridique dès la signature de la convention de financement et à communiquer toute information nécessaire à la facturation électronique conformément à la réglementation en vigueur. Il s'engage également à notifier sans délai, tout changement de plateforme ou d'identifiant de réception.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau

Direction Générale Finances Achats – Unité Credit Management

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

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**
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Exemple de principe

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet) (Intitulé du projet)

Période du :

Phase :

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 études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Exemple de principe

Le décompte général et définitif sera construit selon le modèle suivant :

Direction régionale bretagne pays de la loire
1rue Marcel Paul – Bât Le Henner - BP 34112
44041NANTES CEDEX 01

Convention de financement n°

Décompte Général de Définitif

Intitulé opération

Convention signée le XXX

Montant financé XXX

Le présent décompte, conforme aux écritures selon la décomposition suivante par nature des dépenses est de : XXXXXX

Nature des dépenses	Montant en € courants
Achats Travaux	
MOA SNCF Réseau	
MOE SNCF Réseau	
.....	
.....	
.....	
Total général en € courants HT	**- € - €**

Fait à Nantes, le

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Convention de financement

Annexe 5

« Listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

- AVP transmis le 08 janvier 2026
- Estimation du cout du projet en fin de phase AVP transmis le 09 mars 2026.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Convention de financement

Annexe 6

« Descriptifs des moyens de communication et calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Sans préjudice des conditions générales, l'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon visible le logo de chaque co-contractant. Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les signataires s'engagent à faire mention du financement des autres financeurs. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les signataires s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

Toute publication (y compris les communiqués de presse) spécifique aux travaux objets de la présente convention sera soumise pour approbation aux autres signataires.

Toute initiative médiatique (conférence de presse, etc.) ayant trait aux travaux objets de la présente convention se déroulera à une date convenue en accord avec l'ensemble des signataires. Cette obligation d'association prendra la forme d'échanges par courriers électroniques entre les signataires suivis d'un courrier officiel adressé dans un délai raisonnable invitant à participer aux dites opérations médiatiques.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Convention de financement

Annexe 7

« Engagement individuel de confidentialité (EIC) »

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Exemple de principe

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE CONFIDENTIALITE EXTERNE

JE SOUSSIGNE(E) …… [indiquer nom et prénom], né(e) le ……[indiquer date de naissance]

Renseigne le présent engagement en qualité de :

☐ Salarié de [XXX] ci-après la « Société », occupant les fonctions de ……
……[préciser fonction] ;

☐ Collaborateur de la Société, salarié de l'entreprise [préciser nom de l'entreprise] prestataire pour le compte de la Société assurant des prestations / opérations de ……
……[préciser objet des prestations/opérations].

Ci-après dénommé l'Intervenant »,

est amené à avoir accès à des informations confidentielles telles que définies ci-dessous, communiquées par SNCF Réseau dans le cadre de l'accord conclu entre SNCF Réseau et la Société en date du […] pour les besoins de […] (ci-après l'Objectif Autorisé).

Dès lors, l'Intervenant s'engage à conserver, dans les termes et conditions du présent engagement de confidentialité (ci-après « l'Engagement »), la plus stricte confidentialité desdites informations confidentielles auxquelles il a accès pour les besoins de l'Objectif Autorisé.

1) DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Engagement, le terme « **Information(s) Confidentielle(s)** » désigne toutes les informations qui peut être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes les informations auxquelles l'Intervenant peut avoir accès pour les besoins de l'Objectif Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre), comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle, données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre moyen), dès lors qu'elles :

- listées en appendice de l'Engagement ; ou
- que leur caractère confidentiel ait été expressément mentionné à l'occasion de leur transmission, notamment si elles sont revêtues d'une légende restrictive telle que « confidentiel » ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, que le caractère confidentiel ait été confirmé par écrit dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de leur divulgation.

Nonobstant ce qui précède, sont considérées comme des Informations Confidentielles toute information qui est de nature à porter atteinte aux dispositions du décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

Si pour les besoins de l'Objectif Autorisé, un droit d'accès à des logiciels de SNCF Réseau (ci-après « les **Logiciels** ») est accordé à l'Intervenant, l'identifiant et le mot de passe attachés au compte-utilisateur de l'Intervenant pour l'accès aux Logiciels sont considérés comme des Informations Confidentielles.

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 l'Intervenant pourra 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 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.

2) OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

L'Intervenant s'engage à :

- utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;
- ne pas communiquer, exploiter, transférer, traduire ou adapter, par extrait ou en totalité, directement ou indirectement, les Informations Confidentielles, sous quelles que formes que ce soit, en dehors du strict cadre de l'Objectif Autorisé, auprès de personnes qui n'ont pas besoin d'en connaitre et notamment par oral, par la remise de documents appartenant à SNCF Réseau ou par la formation de personnes extérieures aux besoins de l'Objectif Autorisé ;
- mener l'Objectif Autorisé avec toute la réserve et la discrétion requise et assurer une protection raisonnable et adéquate des Informations Confidentielles contre toute divulgation, destruction, perte, altération ou accès non autorisé ;
- ne pas détourner les Informations Confidentielles dont il a connaissance, ni utiliser celles-ci pour détourner une clientèle ou tout ou partie des services proposés ;
- ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires aux besoins de l'Objectif Autorisé.

En outre, en cas d'accès à des Logiciels, l'Intervenant s'engage :

- à utiliser ses droits d'accès aux Logiciels de manière proportionnée à l'Objectif Autorisé ;
- à ne pas entraver l'accès et le fonctionnement des Logiciels ;
- à informer immédiatement le référent compétent au sein de la Société en cas de perte de son identifiant et de son mot de passe ou de leur utilisation non-autorisée afin de faire remonter l'information à SNCF Réseau. Dans ce cas, l'Intervenant précise la nature et la teneur des actes illicites déjà constatés afin de permettre de sécuriser à nouveau l'accès aux Logiciels dans les meilleurs délais.

3) PROPRIETE INTELLECTUELLE

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

L'accès aux Informations Confidentielles dans le cadre de l'Objectif Autorisé ne peut être analysé comme la cession, concession d'une licence ou d'un quelconque droit de propriété intellectuelle au bénéfice personnel de l'Intervenant, au sens du Code de la propriété intellectuelle français.

En outre, l'Intervenant s'interdit :

- conformément à l'article L.122-5 du Code de la propriété intellectuelle, d'effectuer de copie privée ;
- de déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

4) RESTITUTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

L'Intervenant s'engage, sur simple demande et en tout état de cause, au terme des besoins relatifs à l'Objectif Autorisé, à restituer immédiatement à la Société toutes les Informations Confidentielles recueillies et à détruire toute copie ou sauvegarde desdites Informations Confidentielles et ce, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

La restitution et/ou la destruction de l'ensemble des Informations Confidentielles ne libère aucunement l'Intervenant des obligations de confidentialité pour la durée telle que prévue à l'article 5 de l'Engagement.

5) ENTREE EN VIGUEUR - DUREE

L'Engagement entre en vigueur à compter de sa signature par l'Intervenant et engage ce dernier sans limitation de territoire, pendant toute la durée de l'Objectif Autorisé.

L'Intervenant s'engage toutefois à respecter les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles pendant cinq (5) ans à l'expiration de l'Engagement pour quelle que cause que ce soit.

S'agissant des Données à Caractère Personnel échangées au titre des Informations Confidentielles, l'Intervenant reconnait que leur confidentialité est sans limite de durée à l'égard de la personne concernée conformément à la règlementation en vigueur.

6) RESPONSABILITE

L'Intervenant reconnaît avoir été informé et sensibilisé à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. L'Intervenant reconnaît expressément qu'il est responsable de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

L'Intervenant reconnaît que la divulgation des Informations Confidentielles est susceptible de causer un préjudice certain à SNCF Réseau justifiant tout recours ou action de la part de cette dernière à l'encontre de la Société qui peut choisir d'engager toute procédure juridictionnelle ou non à l'encontre de l'Intervenant.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU

L'Intervenant s'engage également à prévenir le référent compétent de la Société dès qu'il a connaissance d'une éventuelle fuite des Informations Confidentielles de façon à faire remonter au plus vite l'information à SNCF Réseau.

7) PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

L'Intervenant est informé que les Données à Caractère Personnel recueillies au titre du présent engagement de confidentialité sont soumises au respect de la règlementation relative à la protection des données à caractère personnel et notamment aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, modifiée par la Loi du 6 août 2004, ainsi que par les dispositions du Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) du 27 avril 2016.

8) DISPOSITIONS GENERALES

L'Intervenant confirme qu'à la date de signature de l'Engagement, il ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts pour mener à bien l'Objectif Autorisé.

L'Engagement est régi par l'intuitu personae. En conséquence, l'Intervenant n'est pas autorisé à transférer à un tiers tout ou partie des droits et/ou obligations qui découlent des présentes.

L'Engagement est régi par le droit français. Tout litige relatif à l'exécution de l'Engagement peut être porté devant les tribunaux territorialement compétents.

9) SIGNATURES

Fait à ..... le ……

En deux (2) exemplaires originaux conservés par l'Intervenant et par la Société.

L'Intervenant, Nom Prénom : ……

(Signature + paraphe de chaque page + mention manuscrite « lu et approuvé » + Nom Prénom)

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Diffusable SNCF RESEAU