



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE



Convention

Relative au financement de l'étude préliminaire complémentaires, de l'opération création d'une origine / terminus en gare de St Mariens (Étape 3)

RER Métropolitain

(Ligne 500°000 de Chartres à Bordeaux)

Conditions particulières

F59703	ARCOLE	SIGBC
--------	--------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Écologique), représenté par Madame Fabienne BUCCIO, préfète de Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de Gironde,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La REGION NOUVELLE-AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET, agissant en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désignée « **La REGION** »

BORDEAUX METROPOLE, représentée par son Président, Monsieur Alain ANZIANI, dûment habilité à l'effet des présentes par délibération n°..... en date du

Ci-après désignée « **BORDEAUX METROPOLE** »

Et,

SNCF RÉSEAU, Société anonyme au capital de 621.773.700 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur **Madame Anne Bosche-Lenoir**, Directrice générale adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

L'ETAT, la RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE, BORDEAUX METROPOLE et SNCF RÉSEAU étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 signé le 23 juillet 2015 et modifié suite à la signature de l'avenant n°1 signé le 9 mars 2017
- L'avenant n°2 du contrat de plan État – Région Aquitaine 2015 – 2020 signé le 25 juin 2019
- L'avenant n°4 du contrat de plan État – Région Aquitaine 2015 – 2020 signé le 13 janvier 2020
- L'avenant n°8 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 11 mai 2021
- La délibération du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine n° du
- La délibération de Bordeaux Métropole n° du
- La CFI Étude Préliminaire Étape 2 relative « RER BORDEAUX CREATION D'UNE ORIGINE / TERMINUS A SAINT-MARIENS. Étape 2. Aménagements des installations ferroviaires pour accroître l'offre TER périurbains à la demi-heure entre Bordeaux et Saint-Mariens », signée le 19 mai 2021

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	7
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'ETUDE PRELIMINAIRE	7
2.1	PERIMETRE DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE.....	8
2.2	OBJECTIF DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE	8
2.3	CONTENU DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE	8
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE	9
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE.....	9
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE.....	9
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
5.1.1	Coût des études aux conditions économiques de référence	9
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	11
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	11
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS.....	11
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	11
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	12
6.3	IDENTIFICATION	12
6.4	DELAIS DE CADUCITE	12
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	13
ARTICLE 8.	MODIFICATION.....	13
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	13
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

La feuille de route de la Région Nouvelle-Aquitaine et de Bordeaux Métropole pour la création d'un « Réseau Express Régional – RER - Métropolitain » sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux fixe comme objectif d'offrir des solutions de transports en commun efficaces pour tous les habitants des zones urbaines et péri-urbaines de l'agglomération bordelaise et girondine, de lutter contre la congestion routière de la métropole et contribuer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Elle identifie un jalon en 2028 relatif à l'amélioration de la desserte périurbaine entre Saint Mariens et Langon.

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité dans ce territoire sans attendre la mise en service du terminus de Saint Mariens, les partenaires renforcent progressivement l'offre de service, avec l'activation de sillons supplémentaires de la trame horaire entre Bordeaux et Saint-Mariens. Pour ce faire, une première étape intitulée « création origine-terminus Saint Mariens - Étape 1 - sécurisation des manœuvres » a permis fin 2021 la levée du verrou sécuritaire relatif aux manœuvres et franchissements du passage à niveau au nord de la gare de Saint Mariens.

Pour aller plus loin sur cette ligne, trois opérations sont nécessaires à l'atteinte des objectifs du projet de service (desserte cadencée à la demi-heure, omnibus et traversante de périphérie à périphérie) :

1. La création d'un terminus pour permettre l'exploitation du RER sans péjorer les autres circulations de l'axe (TER Saintes/La Rochelle, TET Bordeaux - Nantes et Fret) et leur remisage et petit entretien en bout de ligne
2. L'amélioration du débit de la ligne
3. Des circulations ferroviaires décarbonées (électrification de la ligne)

Initialement, la feuille de route de 2018 envisageait un objectif intermédiaire avec la mise en service du seul terminus en 2024 (sans les fonctionnalités de remisage) pour porter la fréquence à la demi-heure. Une étude préliminaire, dite « Étape 2 », centrée sur ce programme, a été conduite et restituée en décembre 2021 à l'ensemble des partenaires.

Les résultats de cette étude apportent les éléments structurants suivants :

- L'horizon de mise en service de 2024 pour une exploitation à la 1/2h n'est pas atteignable ; au mieux pourrait-il l'être pour 2026 en adaptant les postes d'aiguillages actuels.
- La singularité des installations existantes (technologie du poste d'aiguillage du début 20^{ème} siècle), la rareté des compétences pour les entretenir (au niveau national) et la raréfaction des pièces de rechanges sont de nature à mettre en péril la robustesse future du RER sur cet axe en cas d'incident sur le poste d'aiguillage.
- Les études et travaux sur les installations actuelles, dont la durée d'utilisation ne dépasserait pas 2 à 3 ans) constituent une fausse manœuvre et engendrent des dépenses frustratoires en vision cible.
- Une régénération des installations de signalisation (nouveau poste d'aiguillage) est nécessaire pour l'atteinte des objectifs finaux sur le terminus de Saint Mariens

Cette étude préliminaire a également permis de préciser le programme des aménagements à retenir pour le plan de voie de la gare de Saint Mariens et sa zone de remisage, notamment :

- La création d'une voie nouvelle (voie n° 4), en impasse et à quai en gare de Saint Mariens, accessible à 60 km/h, en capacité d'accueillir des rames Régio2N en unité double,
- La création d'un quai commun entre cette future voie n°4 et l'actuelle voie n°2,
- La création d'un accès au quai V4-V2 depuis le bâtiment voyageur et mise aux normes dudit quai
- La dépose et reprise des installations de la tête sud de la gare (appareils de voie et portions de voies utiles)
- La modernisation du poste d'aiguillage (poste informatique du même type que pour le terminus d'Arcachon) télécommandé depuis Bordeaux
- L'automatisation du passage à niveau n°487 (amélioration de la sécurité)
- La conservation des conditions d'accès aux voies 1 et 2 par les usagers de la gare ; une vérification du produit Voyageurs x Trains devra reconfirmer ce point,
- La validation de l'emplacement de la zone technique de remisage et de logistique au niveau du faisceau pair situé au nord de la gare,

- L'intégration au programme fonctionnel d'une seconde voie à quai en impasse, dénommée V6, sera arbitré par les partenaires cofinanceurs préalablement au démarrage de l'étude. A minima, il conviendra d'étudier la réalisation des dispositifs hydrauliques compatibles avec la voie n°4 et une potentielle voie n° 6,

Il est à noter que la nécessité d'un ouvrage dénivelé de franchissement des voies pour l'accès au quai V1 n'est pas démontrée et peut donc être considéré comme un « addendum » au programme de travaux retenu, décorrélé du RER Métropolitain.

Prenant acte de ces résultats, et tenant compte de l'évolution de la gouvernance du projet de RER métropolitain avec l'introduction du Département de la Gironde comme nouveau partenaire du projet, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont actualisé puis délibéré leur feuille de route en mars 2022. L'ambition initiale est réaffirmée, le calendrier actualisé pour tenir compte des résultats de l'étude préliminaire (Étape 2).

Ainsi, dans la continuité de l'opération, La Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux-Métropole et l'État demandent à SNCF Réseau d'engager la poursuite de l'opération de création d'une origine / terminus en gare de Saint Mariens (Étape 3).

En conséquence, par la présente convention les Parties souhaitent réaliser en complément de l'étude préliminaire déjà réalisée pour l'étape 2 Saint Mariens, la poursuite du projet par la réalisation d'une étude préliminaire (EP) complémentaire correspondant à l'étape 3, étant précisé que cette étude sera réalisée sur la base d'un seul scénario parmi les différents scénarios qui avaient été initialement envisagés, dont le contenu est détaillé dans la présente convention.

Cette EP complémentaire comprend notamment :

- o La définition d'un poste de technologie informatique, permettant la gestion des circulations origine / terminus tout en préservant les circulations traversant la gare,
- o L'automatisation du fonctionnement du passage à niveau en gare,
- o La prise en compte des données délivrées par l'AOT attendues en termes de remisages (nombre et qualité de rames), ainsi que des fonctionnalités de logistique et/ou de maintenance sur site.

ARTICLE 1. OBJET

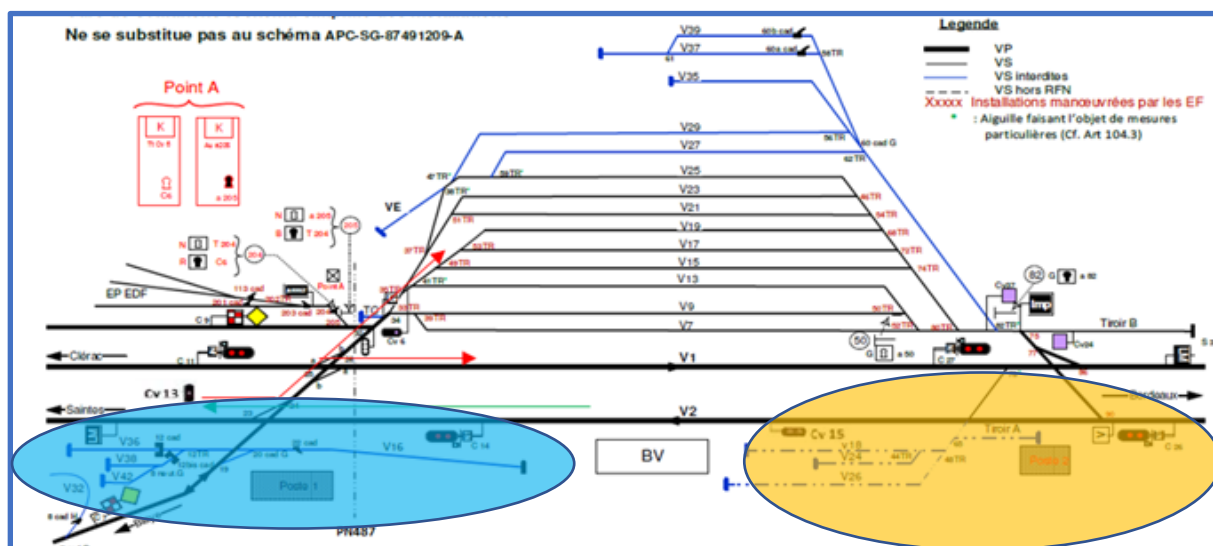
Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude préliminaire (EP) complémentaires Étape 3, à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement pour la création d'un origine/terminus en gare de St Mariens (Étape 3).

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

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE PRELIMINAIRE

L'opération consiste à modifier les installations en gare de Saint Mariens afin de créer une véritable gare origine / terminus avec des fonctionnalités de remisage et de logistique des rames du RER :



Commentaires :

- La zone détournée en jaune correspond au périmètre ayant été évalué (Génie civil Voie, remaniement du plan de voie, création de la nouvelle voie n°4, d'un quai commun V2/V4) dans le cadre de l'étude préliminaire Saint Mariens Étape 2,
- La zone détournée en bleu correspond au périmètre d'implantation de la zone technique de remisage des rames du RER, et sa connexion au réseau ferroviaire existant, objet de la présente étude préliminaire.

2.1 Périmètre de l'étude préliminaire complémentaire

L'étude préliminaire Étape 3, objet de la présente convention, vient compléter l'étude préliminaire Étape 2 déjà restitué fin 2021.

Les Parties conviennent que l'étude préliminaire complémentaire Étape 3, ne pourra être lancée qu'à conditions :

- Que le programme fonctionnel soit défini à partir des données d'entrées transmises par la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, issues de l'hypothèse de matériel roulant qu'elle aura retenue et partagée avec les partenaires cofinanceurs ;
- Qu'elle soit réalisée en conséquence sur la base d'un scénario unique d'aménagement des infrastructures, équipements et installations associés, afin de recevoir le type de matériel roulant retenu.

À ce titre la définition des données d'entrée transmises, par les financeurs, relative notamment aux fonctionnalités de la zone de remisage, la logistique, la qualité et nombre de rames conditionnent le démarrage de l'étude préliminaire complémentaire « étape 3 ».

À l'issue de la définition du programme technique, SNCF réseau pourra lancer l'étude préliminaire complémentaire « étape 3 » qui comprend notamment :

- Le dimensionnement d'un Poste d'Aiguillage Informatisé télécommandé depuis le Poste Central de Commande localisé à Bordeaux et l'automatisation de l'ensemble des itinéraires ;
- Le réaménagement du plan de voie et la création des installations nécessaires au remisage et à la réalisation des opérations de logistique (détail à fournir par les partenaires) des rames du RER (qualité et quantité des rames à préciser par les partenaires),
- L'automatisation du passage à niveau n°487,
- Les résultats de l'étude préliminaire Étape 2 concernant notamment les aménagements suivants :
 - o La réalisation d'un quai commun voie n°2 / voie n°4,
 - o La création d'une voie nouvelle n°4, et du dispositif hydraulique intégré dans l'hypothèse d'une future voie n°6
 - o Le génie civil voie de la tête sud de la gare, comprenant notamment la reprise des appareils de voie, portions de voies utiles à la connexion de la voie n°4 et le maintien des fonctionnalités d'accès au faisceau de voies de service impair,
 - o Le maintien de l'actuelle traversée des voies principales n° 1 et 2 pour l'accès aux quais,
- La prise en considération des projets ayant une incidence directe sur cette opération (telle que la modernisation de la signalisation Saint Mariens / Saint André de Cubzac, électrification de la ligne, Poste de Commande à Distance de Bordeaux, ...);
- L'intégration au programme fonctionnel d'une seconde voie à quai en impasse, dénommée V6, sera arbitré par les partenaires cofinanceurs préalablement au démarrage de l'étude.

2.2 Objectif de l'étude préliminaire complémentaire

L'étude, objet de la présente convention, a pour objectif de définir la consistance et l'estimation financière prévisionnelle du coût de l'opération, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

2.3 Contenu de l'étude préliminaire complémentaire

L'étude préliminaire complémentaire Étape 3, dans les termes et conditions reprises à l'article ci-avant, comprend notamment :

- Les études d'ingénierie multithématiques nécessaires à la définition des installations,

- Le chiffrage des investissements et à l'élaboration du planning de l'opération jusqu'à la mise en service.
- Les investigations nécessaires pour la phase EP,
- L'identification des dossiers réglementaires nécessaires à la réalisation de l'opération
- L'intégration des données issues de l'étude préliminaire de « l'Étape 2 » Saint Mariens.

Elle se conclut par l'établissement d'un document d'étude préliminaire constitué des sous-dossiers suivants :

- Un dossier de synthèse,
- Un dossier technique,
- Un calendrier d'opérations,
- Un volet économique incluant les bilans économiques et une enveloppe financière prévisionnelle du coût du projet.

Elle comprend également la production des données permettant de compléter les dossiers et les documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives, financées par ailleurs.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE

La durée prévisionnelle de l'étude préliminaire réalisée au titre de la présente convention est de 17 mois, à compter de la réception des données de l'Autorité Organisatrice des Transports (l'AOT) sur le type de matériel roulant et la caractérisation des fonctionnalités de logistique associées, permettant l'ordre de lancement de l'étude préliminaire complémentaire Étape 3 par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif de ladite phase est joint en **Annexe 2**.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE

En complément de l'article 5 des conditions générales, un comité technique et financier, constitué des services de l'État, la Région, le Département Gironde, Bordeaux Métropole et SNCF Réseau se réunira en tant que de besoin, et au moins semestriellement pour assurer le suivi de l'opération à minima au démarrage de chaque phase, un point intermédiaire si nécessité d'arbitrer des options et pour préparer la restitution de l'étude).

Un comité de pilotage, est constitué du comité technique élargi aux représentants concernés, se réunira en tant que de besoin.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'ETUDE PRELIMINAIRE COMPLEMENTAIRE

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude préliminaire complémentaire, objet de la présente convention de financement, est établie à **504 000 € HT** aux conditions économiques de janvier 2020 (**CE 01/2020**),

dont une somme estimée de **29 000 € HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, conformément aux dispositions de l'article 6.2 des conditions générales.

La décomposition de ces coûts est précisée en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **604 000 € courants HT**, dont une somme estimée à **34 750 € courants HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage 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) dont l'ING qui a cru de 6,06 % entre janvier 2020 (117,2) et janvier 2022 (124,3) ;
- D'un taux d'indexation du TP01, de 11% en 2022, de 8% en 2023, puis de 3% par an à compter de 2024 ;
- Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2022, de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.

La décomposition de ce montant est précisée en **Annexe 2**.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'étude préliminaire objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Phase EP	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
État	33,3334	201 333,3334 €
Région Nouvelle-Aquitaine	33,3333	201 333,3333 €
Bordeaux-Métropole	33,3333	201 333,3333 €
TOTAL	100,0000	604 000,000 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière à des coûts d'études et travaux à réaliser dans des phases ou étapes ultérieures de l'opération.

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

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier, sur justification de SNCF Réseau.

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
ETAT	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT - DMIF	XXXX XXXX XX XX XX XX XX XXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr
REGION NOUVELLE AQUITAINE	Monsieur le Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	XX XX XX XX XX Transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
BORDEAUX METROPOLE	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction générale finances et commande publique Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex	DAAF DG Mobilités Service Exécution budgétaire	XX XX XX XX XX https://chorus-pro-gouv.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 Rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
ETAT	XXX XXX XXX XXXXX	Néant
REGION NOUVELLE AQUITAINE	XXX XXX XXX XXXXX	FRXXXXXX
BORDEAUX METROPOLE	XXX XXX XXX XXXXX	FRXXXXXX
SNCF RÉSEAU	XXX XXX XXX XXXXX	FRXXXXXX

6.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de **6** mois à compter de la signature de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Un délai de **14** mois à compter du résultat de l'étude préliminaire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Conformément à l'article 7.1 Dispositions générales, des Conditions générales en cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'Annexe 2, le(s) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 4 Modalités de suivi de la présente convention. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

L'ensemble des dispositions de l'article 7 Gestion des écarts des Conditions Générales s'appliquent également.

ARTICLE 8. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant.

ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'ETAT

XXX XXXX

Responsable du département Mobilités et Infrastructures Ferroviaires

Service Déplacements et Infrastructures de Transports

DREAL Nouvelle-Aquitaine, site de Bordeaux, Cité administrative

Rue Jules Ferry – Boîte 55

33 090 BORDEAUX Cedex

Tél : XX XX XX XX XX

XXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr

XXX.XXXXX@developpement-durable.gouv.fr

sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

XXX XXX

Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs

14, rue François de Sourdis

33 077 BORDEAUX Cedex

Tél : XX XX XX XX XX

XXX.XXXX@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole

Direction générale Mobilités

Direction de la Multimodalité - Esplanade Charles-de-Gaulle

33 045 Bordeaux cedex

Tél : XX XX XX XX XX

XXX.XXX@bordeaux-metropole.fr

XXX.XXX@bordeaux-metropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

XXXX XXXXX, directeur du pôle contrôle financier territorial

Immeuble le Spinnaker - 17 rue Cabanac - CS 61 926

33 081 BORDEAUX Cedex

Tel : XX XX XX XX XX

XXX.XXX@reseau.sncf.fr

CFI - Conditions particulières

RER Métropolitain - O/T St Mariens Étape 3 - Phase EP

Page 13 / 22

Fait en 4 exemplaires originaux,

**À Bordeaux, le / / 2022
Pour Bordeaux Métropole**

**À Bordeaux, le // 2022
Pour la Région Nouvelle Aquitaine**

**Alain ANZIANI
Président**

**Alain ROUSSET
Président**

**À Bordeaux, le // 2022
Pour l'État**

**À Saint Denis, le // 2022
Pour SNCF Réseau**

**Fabienne BUCCIO
Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine**

**Anne Bosche-Lenoir,
Directrice générale adjointe Finances et Achats**

ANNEXES

- **Annexe 1 – Conditions Générales**
- **Annexe 2 – Caractéristiques de l’opération**
- **Annexe 3 – Appel de fonds et demande de paiement**

PROJET

Convention de financement

Annexe 1

Conditions générales

PROJETS



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article

L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

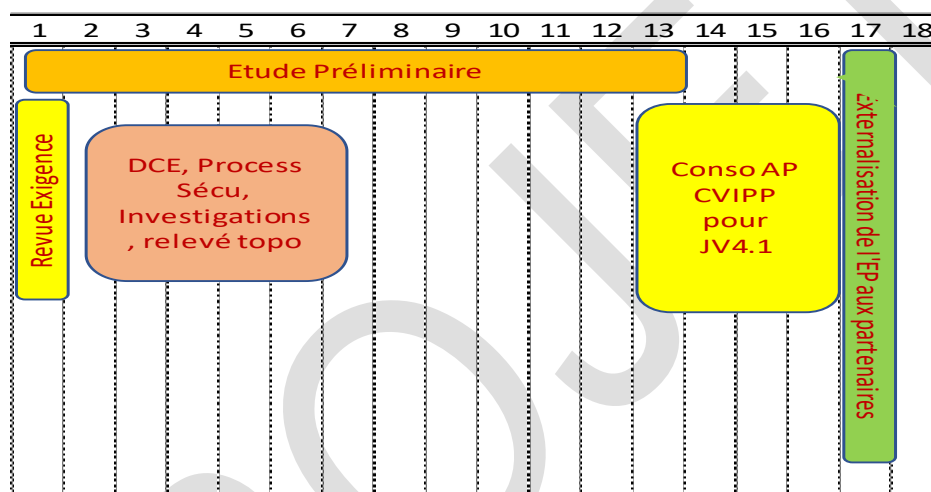
FICHE OPERATION : Étude préliminaire complémentaire de l'opération « RER de BORDEAUX : Création d'une origine / terminus à St-Mariens Étape 3. Aménagements des installations ferroviaires pour accroître l'offre TER périurbains diamétralisée à la demi-heure entre Langon et Saint-Mariens ».

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, et de formaliser les objectifs et principales caractéristiques, notamment fonctionnelles, de l'étude préliminaire, objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Éléments de gouvernance :

Un comité **technique et financier** sera constitué, dont le calendrier sera à construire sous la responsabilité de SNCF Réseau, avec un délai de prévenance d'un mois, afin d'assurer le suivi de l'étude (à minima démarrage, jalon faisabilité, rendu étude).

Planning indicatif de l'étude préliminaire (EP) :



Éléments de programme prévisionnel :

Les éléments de programme sont repris à l'article 2 des Conditions Particulières de la présente CFI. Le détail des études et investigations est présenté par poste de coûts ci-dessous.

Conditions de réalisation :

L'Étude Préliminaire complémentaire (EP) est réalisée en interne par SNCF Réseau.

Les Parties conviennent que l'étude préliminaire complémentaire ne pourra être lancée qu'à conditions :

- Que le programme fonctionnel soit défini à partir des données d'entrées transmises par la Région en tant qu'AOT, issues de l'hypothèse de matériel roulant qu'elle aura retenue et partagée avec les cofinanceurs ;
- De la caractérisation des fonctionnalités de logistique, maintenance, ... de la zone de remisage des rames ;
- Qu'elle soit réalisée en conséquence sur la base d'un scénario unique d'aménagement des infrastructures, équipements et installations associés, afin de recevoir le type de matériel roulant retenu.

À ce titre la définition des données d'entrée transmises, par les financeurs, relative notamment aux fonctionnalités de la zone de remisage, la logistique, la qualité et nombre de rames conditionnent le démarrage de l'étude préliminaire complémentaire « étape 3 ».

À l'issu de la définition de programme fonctionnel, SNCF réseau pourra lancer l'étude préliminaire complémentaire « étape 3 » qui comprend notamment :

- Le dimensionnement d'un Poste d'Aiguillage Informatisé télécommandé depuis le Poste Central de Commande localisé à Bordeaux et l'automatisation de l'ensemble des itinéraires ;
- Le réaménagement du plan de voie et la création des installations nécessaires au remisage et à la réalisation des opérations de logistique (détail à fournir par les partenaires) des rames du RER (qualité et quantité des rames à préciser par les partenaires) ;
- L'automatisation du passage à niveau n°487,
- Les résultats de l'étude préliminaire Étape 2 concernant notamment les aménagements suivants :
 - o La réalisation d'un quai commun voie n°2 / voie n°4,
 - o La création d'une voie nouvelle n°4, et du dispositif hydraulique intégré dans l'hypothèse d'une future voie n°6
 - o Le génie civil voie de la tête sud de la gare, comprenant notamment la reprise des appareils de voie, portions de voie utile à la connexion de la voie n°4 et le maintien des fonctionnalités d'accès au faisceau de voies de service impair,
 - o Le maintien de l'actuelle traversée des voies principales n° 1 et 2,
- La prise en considération des projets ayant une incidence directe sur cette opération (telle que la modernisation de la signalisation Saint Mariens / Saint André de Cubzac, électrification de la ligne, Poste de Commande à Distance de Bordeaux, ...) ;
- L'intégration au programme fonctionnel d'une seconde voie à quai en impasse, dénommée V6, sera arbitré par les partenaires cofinanceurs préalablement au démarrage de l'étude.

Éléments financiers prévisionnels (besoin de financement) :

En € hors taxes aux conditions économiques de 01/2020	Étude Préliminaire complémentaire
Travaux (Topo et Investigations)	50 000
Organisation relevés terrains et sécurité	25 000
Provision pour risque	15 000
MOE Étude et Investigation	385 000
Procédures Administrative environnement et Socio-Économie	
MOA	29 000
TOTAL	504 000
Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en Euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	06/2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	ING
Dernier(s) indice(s) - connu(s) : 05 / 2022	126,8
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) dont l'ING qui a cru de 6,06 % entre janvier 2020 (117,2) et janvier 2022 (124,3) ;</i> Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Taux d'indexation du TP01, de 11% en 2022, de 8% en 2023, puis de 3% par an à compter de 2024 ;</i> • <i>Taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2022, de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.</i> 	

Convention de financement

Annexe 3

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

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds de la phase d'étude préliminaire complémentaire est le suivant :

	2023				2024		Totaux
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	
Phase EP	20%	20%	20%	20%	15%	5%	100%
Montants € HT Courants	120 800 €	120 800 €	120 800 €	120 800 €	90 600 €	30 200 €	604 000 €
Part pour Etat / Région / Métropole	40 267 €	40 267 €	40 267 €	40 267 €	30 200 €	10 067 €	201 333 €
Cumul par exercice et partenaire	161 067 €				40 267 €		
Cumul Phase	20%	40%	60%	80%	95%	100%	
Montants cumulés € HT Courants	120 800 €	241 600 €	362 400 €	483 200 €	573 800 €	604 000 €	604 000 €

1^{er} appel de fonds : 20% seront appelés auprès de chaque financeur, à la date de notification ou de signature de la convention par toutes les Parties.

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Phase :	

Exemple de principe

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

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération (ligne « production SNCF Réseau »).