

Convention

Relative au financement :

1. de l'étude préliminaire « création d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI) » - en gare d'Arcachon.

Ligne n°657 000 de Lamothe à Arcachon

2. de l'«étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse» de la ligne du Médoc.

Lignes n°586 000 de la Ceinture de Bordeaux et
584 000 de Ravezies à La Pointe-de-Grave

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

BORDEAUX METROPOLE, représentée par Monsieur Patrick BOBET, Président dûment habilité à l'effet des présentes par délibération n° **2019-414** en date du **12/07/19**
Ci-après désigné « **Bordeaux Métropole** »

La REGION NOUVELLE-AQUITAINE, représenté par Monsieur Alain ROUSSET, Président dûment habilité à l'effet des présentes par délibération n° **2019.1273** en date du **08/07/19**
Ci-après désigné « **La Région Nouvelle-Aquitaine** »

Et,

SNCF RÉSEAU, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé 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, représenté par Jean Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau Nouvelle Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU, LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE et BORDEAUX METROPOLE étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- Le Code de la commande publique,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	6
2.1	PERIMETRE DES ETUDES	6
2.1.1	PERIMETRE DE L'ETUDE PRELIMINAIRE «CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE (PAI)" EN GARE D'ARCACHON».....	6
2.1.2	PERIMETRE DE L' « ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC ».....	7
2.2	OBJECTIF DES ETUDES	7
2.2.1	OBJECTIF DE L'ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON ».....	7
2.2.2	OBJECTIF DE L'«ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC »	7
2.3	CONTENU DES ETUDES.....	7
2.3.1	CONTENU DE L'ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON»	7
2.3.2	CONTENU DE L'« ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC»	8
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	9
3.1	ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON »	9
3.2	«ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC ».....	9
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DES ETUDES	9
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES	9
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT DE L'ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON »	9
5.1.1	Coût de l'étude aux conditions économiques de référence	10
5.1.1.2.	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	10
5.1.2	Assiette de financement de l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc »	10
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	10
5.2.1	PLAN DE FINANCEMENT DE L'ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON »	10
5.2.2	PLAN DE FINANCEMENT DE L'«ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC »	10
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	11
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS RELATIVES A L'ETUDE PRELIMINAIRE « CREATION D'UN POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE EN GARE D'ARCACHON »	11
6.2	MODALITES D'APPELS DE FONDS RELATIVES A L'« ETUDE D'EXPLOITATION EN VUE D'AMELIORER LA ROBUSTESSE DE LA LIGNE DU MEDOC ».....	11
6.3	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	12
6.4	IDENTIFICATION.....	12
6.5	DELAIS DE CADUCITE.....	12
ARTICLE 7.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	13

ANNEXES

1) Etude préliminaire « création d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI) en gare d'Arcachon».

Le projet d'ouverture de la halte de Talence-Médoquine et la diamétralisation des dessertes TER Arcachon-Libourne s'inscrivent dans la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional (RER) métropolitain, adoptée par Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine en décembre 2018.

Consécutivement aux conclusions de l'étude d'exploitation réalisée au 1^{er} trimestre 2019, et présentée en Comité de pilotage associant la Région, la Métropole, la Ville et SNCF Réseau le 2 mai 2019, il a été démontré la faisabilité de l'arrêt de Talence-Médoquine selon les conditions d'exploitation à venir, s'inscrivant dans le projet de RER métropolitain de Bordeaux.

Ainsi, la création de la halte de Talence-Médoquine en 2023 sur les deux axes ferroviaires du Verdon et d'Arcachon a été validée en Comité de pilotage, conformément à la feuille de route du RER métropolitain.

Cette même étude d'exploitation a montré la nécessité, pour que les TER Bordeaux-Arcachon puissent desservir, dans les deux sens, la nouvelle halte à la cadence souhaitée (30 min), tout en s'insérant dans la grille horaire au sud de Bordeaux, d'automatiser en gare d'Arcachon la commande des accès aux différentes voies. Cette automatisation trouve également sa justification dans le projet de diamétralisation des dessertes Arcachon-Libourne, inscrit dans la feuille de route du RER Métropolitain.

Dans le cadre de l'arrivée de la LGV SEA, la motorisation de deux aiguillages avait déjà permis d'améliorer l'offre, en abaissant de 7 minutes à 4 minutes 15 le délais nécessaire entre un départ vers Bordeaux depuis la voie 1 et l'arrivée d'un train sur cette même voie. Mais, dans tous les autres cas (réception sur voie 2 ou réception/départ sur ou de la voie 4), il demeure nécessaire de manœuvrer les aiguillages manuellement après le déplacement d'un aiguilleur à pied d'œuvre : le temps nécessaire à ces opérations ne permet pas de répondre à l'offre horaire envisagée dans le cadre de la desserte de la halte de Talence-Médoquine (quasi-simultanéité des arrivées et des départs, avec une répétition de la séquence toutes les 20 à 30 minutes). Cette automatisation de la commande des itinéraires engendre donc la création d'un nouveau poste d'aiguillage en remplacement du groupe de leviers actuel, âgé d'environ 50 ans. Ce poste sera un Poste d'Aiguillage Informatique.

Le Comité de pilotage du 2 mai 2019 a donc décidé de poursuivre les conclusions de cette étude d'exploitation par une étude préliminaire désignée « Création d'un Poste d'Aiguillage Informatique en gare d'Arcachon».

Lors de ce même comité de pilotage, la date souhaitée pour la mise en service de ce Poste d'Aiguillage Informatique a été fixée à 2025, Le planning issu de la présente étude préliminaire devra vérifier le respect de cette date de principe.

2) Etude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc.

L'étude d'exploitation menée dans le cadre de l'ouverture de la halte de Talence Médoquine a également fait apparaître le manque de robustesse de la ligne du Médoc vis-à-vis des retards, et tout particulièrement sur le tronçon à voie-unique entre Blanquefort et Pauillac où l'espacement des trains est assuré manuellement. Cette fragilité –déjà existante- s'avère plus conséquente avec la création de la halte de Talence-Médoquine.

Le Comité de pilotage du 2 mai 2019 a donc décidé de poursuivre les conclusions de cette étude d'exploitation par une étude visant à améliorer la robustesse sur la ligne du Médoc. Cette étude est donc menée sous la forme d'une étude d'exploitation qui aura pour objectif de définir et proposer les aménagements à réaliser pour répondre au besoin (l'étude préliminaire de réalisation de ces aménagements n'étant pas intégrée à la présente étude).

L'opération faisant l'objet de l'étude préliminaire « Création d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI) en gare d'Arcachon » et l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc » étant toutes deux issues des conclusions de l'étude d'exploitation en vue de la réouverture de la halte de Talence-Médoquine, les partenaires Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux-Métropole ont demandé à ce qu'elles fassent l'objet de la même convention de financement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études préliminaires à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

2.1 Périmètre des études

2.1.1 Périmètre de l'étude préliminaire «création d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI)" en gare d'Arcachon».

L'Etude Préliminaire (EP) porte sur la création d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI) en gare d'Arcachon permettant de commander les itinéraires servant à la réception et au départ des trains desservant la gare, mais aussi ceux permettant le garage et le dégarage des rames vides, leur remisage et leur préparation.

Compte-tenu de la nécessité de déterminer –en termes d'impacts sur la technique, l'exploitation et les coûts, y compris d'exploitation- les conditions optimales de rattachement de ce nouveau poste d'aiguillage au Poste de Commande à Distance de Bordeaux Saint-Jean (notamment parce que celui-ci sera vraisemblablement, dans la même période, en phase de régénération) deux solutions doivent être étudiées :

- 1/ commande en local (Arcachon) du PAI, en prévoyant la possibilité ultérieure d'une télécommande depuis le Poste de Commande à Distance de Bordeaux St Jean,
- 2/ télécommande du PAI depuis le Poste de Commande à Distance de Bordeaux St Jean, sans situation intermédiaire.

Dans l'une et l'autre des solutions, les fonctionnalités retenues (en signalisation, plan de voie, installations de traction électrique...) doivent tenir compte du fait que le personnel SNCF Réseau assurant des missions relevant d'une Entreprise Ferroviaire ne sera plus sur place pour assurer les manœuvres de garage et dégarage, ou de changement de voie, des rames voyageurs.

Préalablement au choix de l'affectation des voies aux différents usages, des impacts sur– le plan de voies notamment, de l'équipement des installations de traction électrique, ou de la commande des itinéraires une étude d'exploitation, comportant notamment un Graphique d'Occupation des Voies, sera nécessaire. Cette étude d'exploitation est incluse dans la présente EP.

L'offre de service sur laquelle est basée cette étude d'exploitation repose sur les hypothèses utilisées pour l'étude d'exploitation de création de la halte de Talence Médoquine (cadence 30 minutes, horizon 2025/2026 et horizon 2030, en intégrant l'insertion en hyper-pointe d'une circulation supplémentaire Arcachon-Bordeaux, comme c'est le cas actuellement).

Une attention particulière doit être apportée aux conditions de franchissement de la voie ferrée par le cours Desbief, très proche de la gare : ce franchissement est actuellement assuré au moyen du passage à niveau n°22, manœuvré manuellement.

Compte-tenu de l'évolution du contexte (suppression de la manœuvre manuelle du passage à niveau, augmentation significative du nombre et de la fréquence des trains), une étude de sécurité doit être menée dans le cadre de l'étude préliminaire pour déterminer le niveau d'équipement nécessaire. Cette démarche doit être menée en collaboration entre les partenaires du projet et les parties prenantes intéressées, dont notamment le gestionnaire de voirie. La présente étude préliminaire se limite à prévoir les dispositifs à mettre en œuvre par le Gestionnaire d'Infrastructure (G.I.) ferroviaire (SNCF Réseau), le cas échéant, pour sécuriser le PN si son automatisation répond aux exigences de sécurité (ou, dans le cas contraire, à étudier sa suppression pour les éléments relevant du périmètre du même G.I.). Pour vérifier la durabilité de la solution préconisée, SNCF Réseau devra baser son analyse sur les données de fréquentations automobiles et piétonnes, actuelles et projetées à horizon 2023-25. SNCF Réseau pilotera les échanges avec le gestionnaire de voirie du cours Desbief, et des axes routiers encadrants, en interface directe : le boulevard Deganne et la rue Georges Méran. La présente étude préliminaire ne comprend pas l'étude d'une solution autre, qui pourrait résulter de l'avis réservé, voire non conforme de l'étude de sécurité, telle que, par exemple, la création d'un ouvrage dénivelé qui constituerait une opération distincte faisant l'objet d'une convention spécifique. Pour cet avis de SNCF Réseau, le gestionnaire de voirie restera associé, et si besoin, pourra être sollicité.

2.1.2 Périmètre de l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».

L'étude d'exploitation aura pour objet l'étude la section entre Bordeaux-Saint-Jean et La Pointe-de-Grave. L'étude de grille horaire sera complétée par une étude de robustesse et de stabilité du graphique, le résultat permettant de définir les aménagements d'infrastructure à mettre en œuvre (et de proposer, le cas échéant, les aménagements de desserte).

En préalable au lancement de cette étude d'exploitation, un cahier des charges et un cahier des hypothèses (fixant notamment les données d'entrée en termes d'horizons de temps, d'offre et de performance de l'infrastructure) seront élaborés par SNCF-Réseau en partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux-Métropole et avec le concours de SNCF Mobilités autant que de besoin.

2.2 Objectif des études

2.2.1 Objectif de l'étude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon ».

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

2.2.2 Objectif de l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».

L'étude a pour objectif de définir les aménagements d'infrastructures à créer pour améliorer la robustesse de la ligne, sur la base du cahier des charges et des hypothèses de service qui seront fixées au préalable. Des propositions d'aménagements d'offre –à infrastructure constante– pourront bien-entendu être émises à travers cette étude.

2.3 Contenu des études

2.3.1 Contenu de l'Etude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon ».

L'Etude Préliminaire devra définir ou comporter :

- Le type de poste et d'interface de commande associé, son emplacement,
- Les impacts en matière de faisabilité, de coûts (étude, réalisation, maintenance, exploitation), de fonctionnalités attendues et de planning des deux solutions de commande envisagées (local ou à distance depuis le PCD), en veillant à la compatibilité avec les autres équipements en cours de développement sur les gares, entre Arcachon et Bordeaux (inclus)
- Les modifications éventuelles à apporter au plan de voies, ou à l'armement de la voie, pour satisfaire les fonctionnalités attendues (notamment stationnement et remisage des rames), ainsi que les éventuels impacts sur la gestion sécurisée et durable des flux de voyageurs, ainsi que l'accessibilité PMR
- Les modifications éventuelles à apporter aux installations de traction électrique (consistance et commande) pour satisfaire les fonctionnalités attendues (préparation des rames, télécommande du PAI, notamment),
- Les conditions de réalisation des travaux, et notamment les phasages décelés à ce stade,
- La définition des procédures administratives, environnementales ou foncières nécessaires à la réalisation du projet,
- Une estimation financière du projet de niveau Etude Préliminaire,
- Un planning de principe intégrant les contractualisations institutionnelles, procédures (y compris celles découlant de l'étude sécurité du PN 22), marchés, investigations, jalons de validation.

L'ensemble des éléments techniques précités permettra d'évaluer la faisabilité technico-économique des deux solutions attendues.

Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage sera pilotée par SNCF Réseau pour réaliser les investigations préalables comprenant les levés topographiques et les sondages géotechniques, l'identification des réseaux électriques et hydrauliques impactés.

SNCF Réseau échangera avec l'intégralité des entités du groupe SNCF, dont SNCF Mobilités et Gares & Connexions, pour prendre en compte l'ensemble des projets sur le site d'Arcachon, et veiller à la gestion des interfaces.

L'étude préliminaire comprend notamment :

- Une notice descriptive reprenant :
 - a. Une synthèse générale précisant la consistance des installations projetées,
 - b. Les métiers intervenant dans le projet,
 - c. Une analyse multicritère des 2 solutions demandées,
- Un devis estimatif, par solution, reprenant les sous parties des métiers intervenant dans le projet,
- Une étude d'exploitation permettant de définir les installations à étudier pour répondre aux fonctionnalités nécessaires (Graphique d'Occupation des Voies, notamment),
- Les résultats de l'étude sécurité concernant les aménagements ou l'équipement du PN 22,
- Les plans et schémas associés, dont 1 représentation globale et synthétique, permettant de solliciter les élus,
- Un diagnostic sur les procédures environnementales et administratives à mettre en œuvre,
- Les Prestations Logistiques de Sécurité, de maîtrise d'œuvre Travaux et de maîtrise d'œuvre générale pour le suivi des investigations,
- Un planning général de l'opération, dont l'étude de sécurisation du PN.
- Un rapport global d'étude, et 2 notes de synthèse très brèves (une à mi-étude, et une autre note à la fin de l'étude)

2.3.2 Contenu de l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc » :

Le cahier des charges de l'étude définira de façon précise le contenu et les hypothèses de l'étude d'exploitation mais celle-ci sera, par principe, constituée d'une construction et d'une analyse de grille horaire existante et projetée (compatible notamment avec OptimTER), complétée par des tests et simulations de perturbations. Des propositions d'aménagements seront formulées en conséquence.

L'étude d'exploitation comprend notamment :

- Une note d'hypothèse,
- Une note décrivant les scénarios étudiés et leurs principaux résultats,
- Un réticulaire 2h par scénario,
- Un graphique espace/temps et les GOV correspondants,
- Un graphique espace/temps et les GOV correspondants en situation de perturbation,
- Les résultats d'analyse de stabilité et de robustesse du graphique sur la base d'une approche macroscopique et microscopique des simulations d'incidents,
- Les indicateurs de résorption des incidents,
- Des propositions d'aménagements d'infrastructure qui découlent de ces analyses, avec des schémas synthétiques, pour solliciter les élus,
- Un rapport d'étude, et 2 notes de synthèse très brèves (une à mi-étude, et une autre note à la fin de l'étude)

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

3.1. Etude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon ».

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude préliminaire globale (y compris étude d'exploitation et les investigations) de l'automatisation de la gare d'Arcachon est de **15** mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU toute évolution impactant le programme sera communiqué aux partenaires selon les modalités prévues à l'article 4 de la présente convention.

3.2 « Etude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude d'exploitation sera déterminée sur la base du cahier des charges correspondant. A ce stade, elle est évaluée à 5 mois à compter de la finalisation du cahier des charges.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES

Un comité technique constitué de représentants de la Région, de Bordeaux Métropole et de SNCF Réseau se réunira en tant que de besoin au cours de la démarche pour en assurer le suivi.

Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux représentants concernés, se réunira à l'issue des études (relatives à l'étude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon » et à l'«étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc » pour en connaître les conclusions, et en cours de la réalisation de des études, si nécessaire.

Les comités techniques et de pilotage seront organisés par SNCF Réseau, avec transmission des documents utiles en amont des réunions.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement de l'étude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon »

5.1.1 Coût de l'étude aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude est fixée à **313 725 € HT**, aux conditions économiques de mars 2019

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

5.1.1.2. Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (indice ING) et d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'à 2020 inclus, puis de 4 % au-delà, le besoin de financement de l'étude est évalué à 320 000 € courants HT, dont une somme estimée de 7 000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU, conformément aux dispositions de l'article 6.2 des conditions générales.

5.1.2 Assiette de financement de l' « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».

5.1.2.1. Coût de l'étude aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude est fixée à **95 000 € HT**, aux conditions économiques de mars 2019.

5.1.2.2. Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (indice ING) et d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'à 2020 inclus, puis de 4 % au-delà, le besoin de financement de l'étude est évalué à 95 000 € courants HT courants HT, dont une somme estimée de 2100 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU, conformément aux dispositions de l'article 6.2 des conditions générales.

5.2 Plan de financement

5.2.1. Plan de financement de l'étude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon »

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole s'engagent à financer les études et investigations objets de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Phase EP	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
BORDEAUX METROPOLE	50,00%	160 000 €
REGION NOUVELLE AQUITAINE	50,00%	160 000 €
TOTAL	100,00%	320 000 €

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

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

5.2.2. Plan de financement de l'«étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole s'engagent à financer l'étude d'exploitation, objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Phase EP	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
BORDEAUX METROPOLE	50,00%	47 500 €
REGION NOUVELLE AQUITAINE	50,00%	47 500 €
TOTAL	100,00%	95 000 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour l'étude d'exploitation couverte par la présente convention.

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

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds relatives à l'étude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon »

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

6.2 Modalités d'appels de fonds relatives à l'« étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc »

Par dérogation aux modalités d'appels de fonds, précisées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**, les appels de fonds, seront les suivants :

- 38 000 € soit 40% du besoin de financement au 1^{er} trimestre 2020,
- 52 250 € soit 55 % du besoin de financement au 2^{ème} trimestre 2020,
- 4 750 €, soit le solde représentant 5% du besoin de financement restant à payer.

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

6.3 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
Région 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	0557578062 Transports- ferroviaires@nouvelle- aquitaine.fr
Bordeaux Métropole	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction générale finances et commande publique Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex	Département Exécution budgétaire	0556992251 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.

6.4 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
REGION NOUVELLE AQUITAINE	200 053 759 00 11	FR76 200 053 759
Bordeaux Métropole	243 300 316 00011	FR16 243 300 316
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR73 412 280 737

6.5 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 **de la signature de la 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.
- Dans un délai de **12** mois à compter de **la présentation de l'ensemble des résultats des études**, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 7. 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 Région Nouvelle Aquitaine

Hôtel de Région
14, rue François de Sourdis
33 077 Bordeaux cedex
Tél : 05 57 57 80 62
E-mail : transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr

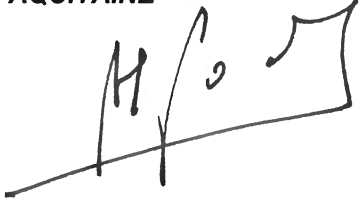
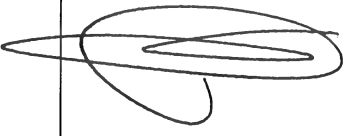
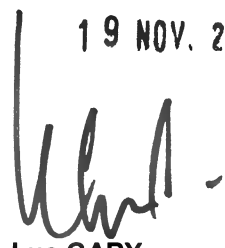
Pour Bordeaux Métropole

Direction générale Mobilités
Direction de la Multimodalité
Esplanade Charles-de-Gaulle
33 045 Bordeaux cedex
Tél : 05 56 99 22 51
E-mail : sbellagarde@bordeaux-metropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Patrick Mercier –Pôle Contrôle Financier Territorial
Immeuble Le Spinnaker
17 rue Cabanac – CS 61926
33081 Bordeaux cedex
Tél : 05 24 73 68 51
E-mail : p.mercier@reseau.sncf.fr

Fait, en trois exemplaires originaux,

<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2019 Pour la REGION NOUVELLE AQUITAINE 24 DEC. 2019</p>  <p>Alain ROUSSET Président</p>	<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2019 Pour BORDEAUX METROPOLE 24 DEC. 2019</p>  <p>Patrick BOBET Président</p>	<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2019 Pour SNCF RESEAU 19 NOV. 2019</p>  <p>Jean Luc GARY Directeur Territorial</p>
--	--	---

Convention de financement

Annexe 2

**Caractéristiques de l'opération :
Coût, Fonctionnalités, Délais**

FICHE OPERATION « Etudes préliminaires concernant la Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon » - EP

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, et de formaliser les objectifs et principales caractéristiques, notamment fonctionnelles, des études préliminaires, objets de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Intitulé de l'opération : Etudes préliminaires concernant l'automatisation de la gare d'Arcachon

Eléments de gouvernance :

Un comité technique 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.

Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux élus concernés, se réunira à l'issue de l'étude pour en connaître les conclusions.

Eléments de programme :

En gare d'Arcachon, seuls 2 aiguillages sont aujourd'hui commandés électriquement à distance (permettant ainsi un délai de 4 minutes 15 entre un départ vers Bordeaux depuis la voie 1 et une arrivée sur cette même voie). Les aiguillages donnant accès aux autres voies sont commandés individuellement et manuellement par l'aiguilleur qui doit se rendre au niveau de chacun d'entre eux. Le temps nécessaire à ces opérations ne permet pas de répondre à l'offre horaire envisagée dans le cadre de la desserte de la halte de Talence-Médoquine (quasi-simultanéité des arrivées et des départs, avec une répétition de la séquence toutes les 20 à 30 minutes). Il convient donc de prévoir la commande automatique des itinéraires de la gare d'Arcachon au moyen d'un Poste d'Aiguillage Informatique (PAI), dans le cadre d'une étude préliminaire.

Compte-tenu de la nécessité de déterminer –en termes d'impacts sur la technique, l'exploitation et les coûts, y compris d'exploitation- les conditions optimales de rattachement de ce nouveau poste d'aiguillage au Poste de Commande à Distance de Bordeaux Saint-Jean (notamment parce que celui-ci sera vraisemblablement, dans la même période, en phase de régénération) deux solutions doivent être étudiées :

- 1/ commande en local (Arcachon) du PAI, en prévoyant la possibilité ultérieure d'une télécommande depuis le Poste de Commande à Distance de Bordeaux St Jean,
- 2/ télécommande du PAI depuis le Poste de Commande à Distance de Bordeaux St Jean, sans situation intermédiaire.

Dans l'une et l'autre des solutions, les fonctionnalités retenues (en signalisation, plan de voie, installations de traction électrique...) doivent tenir compte du fait que le personnel assurant des missions relevant d'une Entreprise Ferroviaire ne sera plus sur place pour assurer les manœuvres de garage et dégarage, ou de changement de voie, des rames voyageurs.

Préalablement au choix de l'affectation des voies aux différents usages, des impacts sur– le plan de voies notamment, de l'équipement des installations de traction électrique, ou de la commande des itinéraires une étude d'exploitation, comportant notamment un Graphique d'Occupation des Voies, sera nécessaire. Cette étude d'exploitation est incluse dans la présente EP.

L'offre de service sur laquelle est basée cette étude d'exploitation repose sur les hypothèses utilisées pour l'étude d'exploitation de création de la halte de Talence Médoquine (cadence 30 minutes, horizon 2025/2026 et horizon 2030).

Une attention particulière doit être apportée aux conditions de franchissement de la voie ferrée par le cours Desbief, très proche de la gare : ce franchissement est actuellement assuré au moyen du passage à niveau n°22, manœuvré manuellement.

Compte-tenu de l'évolution du contexte (suppression de la manœuvre manuelle du passage à niveau, augmentation significative du nombre et de la fréquence des trains), une étude de sécurité doit être menée dans le cadre de l'étude préliminaire pour déterminer le niveau d'équipement nécessaire.

Cette démarche doit être menée en collaboration entre les partenaires du projet et les parties prenantes intéressées, dont notamment le gestionnaire de voirie. La présente étude préliminaire se limite à prévoir les dispositifs à mettre en œuvre par le Gestionnaire d'Infrastructure (G.I.) ferroviaire (SNCF Réseau), le cas échéant,

pour sécuriser le PN si son automatisation répond aux exigences de sécurité (ou, dans le cas contraire, à étudier sa suppression pour les éléments relevant du périmètre du même G.I.).
 Pour vérifier la durabilité de la solution préconisée, SNCF Réseau devra baser son analyse sur les données de fréquentations automobiles et piétonnes, actuelles et projetées à horizon 2023-25. SNCF Réseau pilotera les échanges avec le gestionnaire de voirie du cours Desbief, et des axes routiers encadrants, en interface directe : le boulevard Deganne et la rue Georges Méran.
 La présente étude préliminaire ne comprend pas l'étude d'une solution autre, qui pourrait résulter de l'avis réservé, voire non conforme de l'étude de sécurité, telle que, par exemple, la création d'un ouvrage dénivelé. Pour cet avis de SNCF Réseau, le gestionnaire de voirie restera associé, et si besoin, pourra être sollicité.

Conditions de réalisation : Etude préliminaire réalisée en interne par SNCF Réseau.

Eléments financiers (besoin de financement) :

L'estimation du coût des études est fixée, aux conditions économiques de mars 2019 à : **313 725 € HT**

<i>Phase EP</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
BORDEAUX METROPOLE	50,00%	160 000 € HT
REGION NOUVELLE AQUITAINE	50,00%	160 000 € HT
TOTAL GENERAL	100,00%	320 000 € HT

Le coût de l'étude se décompose de la façon suivante :

En € HT aux CE de 03/2019	
Etudes préliminaires	306 725
Maîtrise d'ouvrage	7 000
Total CE 03/2019	313 725
Date prévisionnelle fin de réalisation :	20/12/2020
Indice représentatif :	ING
Dernier indice connu :	03/2019
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% par an au-delà.	2 %
En € courants HT	
Total besoin financement	320 000

Eléments de calendrier :

Planning indicatif de l'étude préliminaire (qui regroupe étude d'exploitation, étude technique et investigations terrain –topographie, état des réseaux, sondages - nécessaires à l'étude) :

2019				2020												
Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	
Etude d'exploitation																
		Marché- investigations														
				Etude technique (niveau Etude Préliminaire)												

Le respect de ce planning nécessite de lancer au plus tôt et dès lors que les données d'entrée seront connues (à priori à l'issue de l'étude d'exploitation) l'étude de sécurité concernant les conditions de franchissement du passage à niveau n°22.

FICHE OPERATION « étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc »

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'étude d'exploitation objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU.

Intitulé de l'opération : « Etude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc ».
Eléments de gouvernance : Un comité technique 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. Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux élus concernés, se réunira à l'issue de l'étude pour en connaître les conclusions.
Eléments de programme ¹: L'étude d'exploitation menée dans le cadre de l'ouverture de la halte de Talence a fait apparaître le manque de robustesse de la ligne du Médoc vis-à-vis des retards, et tout particulièrement sur le tronçon à voie-unique entre Blanquefort et Pauillac où l'espacement des trains est assuré manuellement. Cette fragilité –déjà existante- s'avère plus conséquente avec la création de la halte de Talence-Médoquine. La démarche OptimTER devra être prise en compte. Le Comité de pilotage du 2 mai 2019 a donc décidé de poursuivre les conclusions de cette étude d'exploitation par une étude visant à améliorer la robustesse sur la ligne du Médoc. Cette étude est donc menée sous la forme d'une étude d'exploitation qui aura pour objectif de définir et proposer les aménagements à réaliser pour répondre au besoin (l'étude préliminaire de réalisation de ces aménagements n'étant pas intégrée à la présente étude).
Conditions de réalisation : L'étude d'exploitation aura pour périmètre principal d'étude la partie comprise entre Bordeaux-Saint-Jean et La Pointe-de-Grave. L'étude de grille horaire sera complétée par une étude de robustesse et de stabilité du graphique, le résultat permettant de définir les aménagements d'infrastructure à mettre en œuvre (ou de proposer les aménagements de desserte). En préalable au lancement de cette étude d'exploitation, un cahier des charges et un cahier des hypothèses (fixant notamment les données d'entrée en termes d'horizons de temps, d'offre et de performance de l'infrastructure) seront élaborés par SNCF-Réseau en partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux-Métropole et avec le concours de SNCF Mobilités autant que de besoin. La durée prévisionnelle de la prestation est de 4 mois et demi, entre le 01 octobre 2019 et le 15 février 2020.

¹ Voir s'il y a lieu d'insérer une rubrique « finalités/objectifs » de l'opération distincte de celle relative au « programme » en considérant que celle-ci fera apparaître les informations relatives au programme physique (confer préambule du document « conditions générales »)

Eléments financiers :

Le Coût de l'opération est évalué à 95 000 € HT aux conditions économiques de mars 2019.

<i>Phase EP</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
BORDEAUX METROPOLE	50,00%	47 500 € HT
REGION NOUVELLE AQUITAINE	50,00%	47 500 € HT
TOTAL GENERAL	100,00%	95 000 € HT

Le coût de l'étude se décompose de la façon suivante :

En € HT aux CE de 03/2019	
Etude d'exploitation	91 000
Maîtrise d'ouvrage	2 100
Total CE 03/2019	93 000
Date prévisionnelle fin de réalisation :	15/02/2020
Indice représentatif :	ING
Dernier indice connu :	03/2019
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% par an au-delà.	2 %
En € courants HT	
Total besoin financement	95 000

Eléments de calendrier :

Planning indicatif de l'étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc :

2019				2020									
Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct

Convention de financement

Annexe 3

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

Etude préliminaire « Création d'un poste d'aiguillage informatique en gare d'Arcachon »

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	2019		2020		
	T3 Lancement des études	T4 avancement	T1 avancement	T3 Sur relevé dépenses	Solde
Taux	20%	20%	40%	15%	5%
Montant (en € HT)	64 000	64 000	128 000	48 000	16 000
Cumul (en € HT)	64 000	128 000	256 000	304 000 (95 %)	320 000

Etude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse sur la ligne du Médoc.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	2020		
	T1 Lancement des études + avancement	T2 Avancement + relevé de dépenses	Solde
Taux	40 %	55%	5 %
Montant (en € HT)	38 000	52 250	4 750
Cumul (en € HT)	38 000	90 250	95 000

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses		Exemple de principe
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					<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.



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 événements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

Le détail du besoin de financement figure à **'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) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RESEAU 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 RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU 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 RESEAU. 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.