




**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AIX  
EN PROVENCE N° DL.2019-497**

**Séance publique du**

**25 novembre 2019**

**Présidence de Maryse JOISSAINS MASINI  
Maire d'Aix-en-Provence Vice-Président de la  
Métropole Aix-Marseille-Provence Président du  
Conseil de Territoire du Pays d'aix**

Accusé de réception en préfecture
Identifiant : 013-211300017-20191125- lmc1162742-DE-1-1
Date de signature : 28/11/2019
Date de réception : jeudi 28 novembre 2019
 <p><b>POUR CERTIFICATION DU CARACTÈRE EXÉCUTOIRE:</b></p> <p>- ACTE SIGNÉ ✓ - COMPTE RENDU AFFICHÉ ✓ - ACTE TRANSMIS POUR EXERCICE DU CONTRÔLE DE LÉGALITÉ ✓</p>

**OBJET : CONVENTION DE FINANCEMENT VILLE SNCF RELATIVE AUX TRAVAUX DU PONT  
RAIL DU CHEMIN DES FRERES GRIS**

Le 25 novembre 2019 à 10h30, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix-en-Provence s'est réuni en session Ordinaire dans la salle de ses délibérations, à l'Hôtel-de-Ville, sur la convocation qui lui a été adressée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire, le 19/11/2019, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

**Etaient Présents :**

Monsieur Ravi ANDRE, Madame Dominique AUGÉY, Monsieur Edouard BALDO, Monsieur Moussa BENKACI, Madame Charlotte BENON, Madame Odile BONTHOUX, Monsieur Jacques BOUDON, Monsieur Jean BOULHOL, Monsieur Jean-Pierre BOUVET, Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Madame Danièle BRUNET, Monsieur Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Monsieur Maurice CHAZEAU, Eric CHEVALIER, Madame Noëlle CICCOLINI-JOUFFRET, Monsieur Philippe DE SAINTDO, Monsieur Gerard DELOCHE, Madame Brigitte DEVESA, Madame Sylvaine DI CARO, Monsieur Sylvain DIJON, Monsieur Gilles DONATINI, Monsieur Alexandre GALLESE, Monsieur Hervé GUERRERA, Madame Souad HAMMAL, Madame Muriel HERNANDEZ, Madame Coralie JAUSSAUD, Madame Sophie JOISSAINS, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, Madame Reine MERGER, Mme Arlette OLLIVIER, Monsieur Jean-Marc PERRIN, Monsieur Jean-Jacques POLITANO, Madame Danielle SANTAMARIA, Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE, Madame Josyane SOLARI, Monsieur Jules SUSINI, Monsieur Francis TAULAN, Madame Françoise TERME, Monsieur Michael ZAZOUN, Madame Karima ZERKANI-RAYNAL.

**Excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales:**

Madame Abbassia BACHI à Monsieur Ravi ANDRE, Madame Patricia BORRICAND à Madame Danielle SANTAMARIA, Monsieur Laurent DILLINGER à Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE, Madame Michele EINAUDI à Madame Noëlle CICCOLINI-JOUFFRET, Madame Gaele LENFANT à Madame Souad HAMMAL, Madame Irène MALAUZAT à Monsieur Philippe DE SAINTDO, Monsieur Stéphane PAOLI à Madame Sylvaine DI CARO, Madame Liliane PIERRON à Madame Reine MERGER, Monsieur Christian ROLANDO à Madame Odile BONTHOUX, Madame Catherine SILVESTRE à Madame Brigitte DEVESA.

**Excusés sans pouvoir :**

Monsieur Jacques AGOPIAN, Monsieur Raoul BOYER, Madame Charlotte DE BUSSCHERE, Monsieur Claude MAINA, Madame Catherine ROUVIER.

Secrétaire : Jean Boulhol

Eric CHEVALIER donne lecture du rapport ci-joint.



DIRECTION GENERALE DES  
SERVICES TECHNIQUES  
D.G.S.T. Adjoint Infrastructures et  
Déplacements

RAPPORT POUR  
LE CONSEIL MUNICIPAL  
DU 25 NOVEMBRE 2019

-----

Nomenclature : 8.3  
Voirie

**RAPPORTEUR** : Eric CHEVALIER

**Politique Publique : 06-AMELIORATION DE LA CIRCULATION ET DE LA MOBILITE URBAINE**

**OBJET** : CONVENTION DE FINANCEMENT VILLE SNCF RELATIVE AUX TRAVAUX DU PONT RAIL DU CHEMIN DES FRERES GRIS- Décision du Conseil

Mes chers Collègues,

La seconde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence constitue un projet majeur au sein de la Métropole Aix – Marseille - Provence.

Elle doit permettre d'améliorer la situation pour les habitants d'Aix-en-Provence et de Marseille, mais aussi pour tous ceux qui vivent dans les pôles urbains le long du tracé et, de façon encore plus générale, dans tous les bassins de vie alentour par un doublement de la fréquentation à l'échéance du projet (2022).

La réalisation des études relatives à la phase Projet et la réalisation des travaux ont été inscrites au CPER 2015-2020 et le Comité de Pilotage du 26 octobre 2015, composé des représentants de l'Etat, la Région, le Département des Bouches du Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, a validé les objectifs fonctionnels et les aménagements techniques pour atteindre le niveau de desserte souhaité de 4 TER/heure/semaine entre Marseille et Aix en Provence.

Les travaux consistent à :

- moderniser des installations ferroviaires de la gare d'Aix en Provence avec notamment l'élargissement du pont de l'avenue Schuman ;
- moderniser la signalisation sur les lignes Aix – Rognac et Aix – Meyrargues ;

- supprimer le passage à niveau 110, sur la commune d'Aix-en-Provence, et le remplacer par un pont ;
- réaliser le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne sur 3,5 km de longueur ;
- rallonger les quais latéraux de la gare de Simiane à 220 m afin de permettre l'arrêt des trains rapides pour qu'ils se croisent ;
- rallonger le quai central de Saint Antoine à 220 m avec neutralisation de la voie C.

Parmi les aménagements initialement retenus figure le doublement du pont rail du Chemin des Frères Gris à Luynes en lien avec le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne.

Toutefois, afin de répondre à la nécessité d'assurer un cheminement en toute sécurité, la ville d'Aix-en-Provence a souhaité profiter de l'opportunité de ces travaux pour élargir le pont rail. En effet, l'ouvrage actuel est un pont à voute maçonné, avec un cheminement piéton quasi-inexistant.

La solution initiale prévoyait la réalisation d'un portique en béton armé à construire contre l'ouvrage existant afin de supporter la nouvelle voie ferrée. Il est prévu d'être prolongé par des murs qui soutiendront le remblai ferroviaire.

Les principaux objectifs de cette opération sont :

- la création d'un ouvrage de 8 m d'ouverture avec les murs de retour,
- le passage de la voirie à 2x1 voies,
- la création d'un trottoir aux normes PMR,
- la compatibilité avec les projets de développement futur du quartier :
  - \* construction en cours d'une polyclinique le long de la RD8N,
  - \* projet de création d'une piste cyclable sur la RD8N,
  - \* développement de lotissements en direction d'Aix en Provence

La solution technique retenue pour élargir l'ouvrage actuel consiste à le démolir, et à construire un nouvel ouvrage, qui répondrait aux attentes d'élargissement de la voirie et du cheminement piéton, supportant les deux voies ferrées sur une largeur entre culées (mètres linéaires) de 8 ml.

Le coût de cette opération est fixé à 500 000 € HT pour laquelle la Ville d'Aix-en-Provence s'engage à prendre en charge 80 % du surcoût objet de la présente convention, soit 400 000 € H.T. répartis tels que :

- Un premier acompte de 200 000 € H.T. à la prise d'effet de la présente convention de financement ;
- Un deuxième acompte de 200 000 € H.T. au premier trimestre 2020 qui soldera la présente convention de financement.

Compte-tenu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **ADOPTER** la convention ci-jointe
- **AUTORISER** Madame le Maire ou Monsieur l'Adjoint délégué à signer la présente convention, ainsi que tous documents s'y rapportant
- **DIRE** que la dépense en résultant sera imputée au budget général de la ville sur les crédits qui présenteront les disponibilités suffisantes.
- **AUTORISER** Madame le Maire ou l'Adjoint délégué à solliciter toute participation financière (subvention, fonds de concours...) auprès de tout organisme public ou privé.

- **DIRE** que Monsieur le Trésorier Principal d'Aix Municipale fera recette des sommes correspondantes.

DL.2019-497 - CONVENTION DE FINANCEMENT VILLE SNCF RELATIVE AUX TRAVAUX  
DU PONT RAIL DU CHEMIN DES FRERES GRIS-

Présents et représentés	: 50
Présents	: 40
Abstentions	: 0
Non participation	: 0
Suffrages Exprimés	: 50
Pour	: 50
Contre	: 0

Ont voté contre

NEANT

Se sont abstenus

NEANT

N'ont pas pris part au vote

NEANT

Le Conseil Municipal a Adopté à l'unanimité  
le rapport qui précède.

Ont signé Maryse JOISSAINS MASINI, Maire

Président de séance et les membres du conseil présents :

L'adjoint ou le conseiller municipal délégué,  
Reine Merger



---

1 « Toute décision individuelle peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Marseille, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Dans ce délai, il peut être présenté un recours gracieux prorogeant le délai de recours contentieux ...»



# Convention

Relative au financement  
des travaux du pont rail du Chemin des  
Frères Gris  
(ligne N°905 000 - Luynes)  
MARSEILLE – AIX PHASE 2

## Conditions particulières

COMPTE F43256	ARCOLE	GCF
---------------	--------	-----

## ENTRE LES SOUSSIGNES

**La ville d'Aix-en-Provence**, représentée par **Madame Maryse JOISSAINS MASINI**, maire

Ci-après désignée « **La ville d'Aix-en-Provence** »

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 Monsieur Patrick JEANTET, son Président, ayant donné délégation à **Monsieur Alain QUINET**, Directeur Général Délégué, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et la ville d'Aix-en-Provence étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».



**VU :**

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- 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.
- INSERER CFI MGA 2.

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1. OBJET.....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2. MAITRISE D’OUVRAGE.....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L’OPERATION.....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L’OPERATION .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L’OPERATION .....</b>	<b>7</b>
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	7
6.1.1 Coût de l’opération aux conditions économiques de référence.....	7
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	7
6.2 PLAN DE FINANCEMENT .....	7
<b>ARTICLE 7. APPELS DE FONDS .....</b>	<b>8</b>
7.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS .....	8
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION .....	8
7.3 IDENTIFICATION.....	8
7.4 DELAIS DE CADUCITE.....	8
<b>ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....</b>	<b>9</b>
<b>ANNEXES</b>	

## **IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT**

---

La seconde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence constitue un projet majeur au sein de la Métropole Aix – Marseille - Provence.

Elle doit permettre d'améliorer la situation pour les habitants d'Aix en Provence et de Marseille, mais aussi pour tous ceux qui vivent dans les pôles urbains le long du tracé et, de façon encore plus générale, dans tous les bassins de vie alentour afin de permettre un doublement de la fréquentation à l'échéance du projet. (2022)

Ainsi, la Région PACA souhaite passer de 3 à 4 TER/h/s en heure de pointe à cet horizon tout en prévoyant les aménagements nécessaires en gare d'Aix en Provence qui permettraient la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix – Rognac et l'amélioration de la desserte vers le nord d'Aix en Provence à destination de Meyrargues.

La réalisation des études relatives à la phase Projet et la réalisation des travaux ont été inscrites au CPER 2015-2020 et le Comité de Pilotage du 26 octobre 2015, composé des représentants de l'Etat, la Région, le Département des Bouches du Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, a validé les objectifs fonctionnels et les aménagements techniques pour atteindre le niveau de desserte souhaité de 4 TER/h/s entre Marseille et Aix en Provence.

Les travaux consistent à :

- moderniser des installations ferroviaires de la gare d'Aix en Provence avec notamment l'élargissement du pont de l'avenue Schuman ;
- moderniser la signalisation sur les lignes Aix – Rognac et Aix – Meyrargues ;
- supprimer le passage à niveau 110, sur la commune d'Aix-en-Provence, et le remplacer par un pont ;
- réaliser le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne sur 3,5 km de longueur ;
- rallonger les quais latéraux de la gare de Simiane à 220 m afin de permettre l'arrêt des trains rapides pour qu'ils se croisent ;
- rallonger le quai central de Saint Antoine à 220 m avec neutralisation de la voie C.

Parmi les aménagements initialement retenus figure le doublement du pont rail du Chemin des Frères Gris à Luynes en lien avec le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne. La solution initiale prévoyait le maintien de l'ouvrage existant du pont rail et la création d'un nouvel ouvrage dans le prolongement de l'existant, d'une ouverture de 4m.

Toutefois, afin de répondre à la nécessité d'assurer un cheminement en toute sécurité, la ville d'Aix-en-Provence a souhaité profiter de l'opportunité de ces travaux pour élargir le pont rail.

Il convient désormais de contractualiser le surcoût induit par cette demande.

## IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des travaux 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. MAITRISE D'OUVRAGE

---

SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des travaux décrits dans la présente convention. Les conditions de mise à disposition et/ou de transfert du foncier feront l'objet d'une convention ou d'un acte spécifiques entre SNCF Réseau et la Ville d'Aix-en-Provence.

### ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

---

L'ouvrage actuel est un pont à voute maçonné, avec un cheminement piéton quasi-inexistant.

La solution initiale prévoyait la réalisation d'un portique en béton armé à construire contre l'ouvrage existant afin de supporter la nouvelle voie ferrée. Il est prévu d'être prolongé par des murs qui soutiendront le remblai ferroviaire.

Les principaux objectifs de cette opération sont :

- la création d'un ouvrage de 8m d'ouverture avec les murs de retour,
- le passage de la voirie à 2x1 voies,
- la création d'un trottoir aux normes PMR,
- la compatibilité avec les projets de développement futur du quartier :
  - construction en cours d'une polyclinique le long de la RD8N,
  - projet de création d'une piste cyclable sur la RD8N,
  - développement de lotissements en direction d'Aix en Provence

La solution technique retenue pour élargir l'ouvrage actuel consiste à le démolir, et à construire un nouvel ouvrage, qui répondrait aux attentes d'élargissement de la voirie et du cheminement piéton, supportant les deux voies ferrées sur une largeur entre culées de 8 ml.

## **ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de quatre (4) mois, durant la coupure de juillet à fin novembre 2019 sous réserve d'une fermeture de voirie pour 3 mois de juillet à septembre 2019.

## **ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

Le suivi de l'opération se déroulera conformément aux dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

### **6.1 Assiette de financement**

#### 6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Par dérogation à l'article 6.1 des conditions générales (annexe 1), tous les montants indiqués dans la présente convention de financement sont exprimés en € H.T. courants.

#### 6.1.1 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est fixé à **500 000 € H.T. courants**.

**Les frais de MOA sont inclus dans le présent besoin de financement.**

### **6.2 Plan de financement**

**La Ville d'Aix-en-Provence** s'engage à prendre en charge la totalité du surcoût objet de la présente convention, soit 500 000 € H.T. courants forfaitaires.

Phase REA	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en €	%
Ville d'Aix en Provence	400 000 € HT.	80 %
SNCF Réseau	100 000 € HT	20 %
<b>TOTAL</b>	<b>500 000 € HT.</b>	<b>100,0000 %</b>

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

## ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

---

### 7.1 Modalités d'appels de fonds

Le présent article déroge à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales.

SNCF Réseau procèdera auprès de la Ville d'Aix-en-Provence à deux acomptes :

- Un premier acompte de 200 000 € H.T. à la prise d'effet de la présente convention de financement ;
- un deuxième acompte de 200 000 € H.T. au premier trimestre 2020.  
Ce deuxième acompte soldera la présente convention de financement.

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

### 7.2 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
Ville d'Aix-en-Provence			
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### 7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Ville d'Aix-en-Provence	211 300 017 000 12	FR 19 211 300 017 000 12
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

### 7.4 Délais de caducité

La présente convention prendra fin dès versement de l'unique appel de fonds

## **ARTICLE 8. 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 en recommandé avec accusé de réception à :

### **Pour La Ville d'Aix-en-Provence**

Nom : Christophe CHENAUD  
Adresse : Hotel de Ville – 13616 Aix-en-provence – Cedex 1  
Tél : 04.42.91.96.84  
E-mail :

### **Pour SNCF RÉSEAU**

Nom : Patrick LARMINAT  
Adresse : 10, place de la Joliette – Les Docks – Atrium 10.4 – BP 85404  
13567 Marseille cedex  
Tél : 04.96.17.04.80  
E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

**Fait en deux (2) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.**

**A Aix-en-Provence, le .....**

**Pour la ville d-Aix-en-Provence  
Le Maire**

**Madame Maryse JOISSAINS MASINI**



**Fait en deux (2) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.**

**A Paris, le .....**

**Pour SNCF RESEAU  
Le Directeur Général Délégué**

**Monsieur Alain QUINET**

PROJET



## Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>17</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b>	<b>17</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION</b>	<b>18</b>
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	18
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE .....	18
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE .....	19
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION .....	19
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU .....	20
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b>	<b>20</b>
7.1 DISPOSITIONS GENERALES .....	20
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	21
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 .....	21
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b>	<b>23</b>
8.1 REGIME DE TVA.....	23
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	23
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	24
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>24</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b>	<b>25</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b>	<b>25</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b>	<b>26</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION</b>	<b>26</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b>	<b>26</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b>	<b>26</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b>	<b>27</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b>	<b>28</b>

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

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

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

## **7.2 Dispositions en cas de financement européen**

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à  $2/1000^{\text{ème}}$  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 événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

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

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

## ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

---

### 8.1 Régime de TVA

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

### 8.2 Versement des fonds

#### Appels de fonds et solde

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
  - 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 à fort impact sur les circulations régionales**

---

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

---

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

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

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



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

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

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

---

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

## **ARTICLE 13. 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**

**SANS OBJET**

## Convention de financement

### Annexe 3

#### Calendrier révisable des appels de fonds

**CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FOND**

**OPERATION :** *Travaux du pont rail du Chemin des Frères Gris  
(ligne N°905 000 - Luynes)  
MARSEILLE – AIX PHASE 2*

**MONTANT GLOBAL HT :** **500 000 €  
courants**

**Prévisions d'appels de fonds – Part Ville**

<b>Echéance indicative</b>	<b>Objet</b>	<b>Montant en euros HT</b>	<b>% du besoin de financement</b>	<b>Justificatif</b>
<b>Juillet 2019</b>	1 <sup>ère</sup> appel de fonds	200 000	50 %	Prise d'effet de la convention de financement
<b>1<sup>er</sup> trimestre 2020</b>	2 <sup>ème</sup> appel de fonds	200 000	50 %	Sans objet
<b>TOTAL € H.T. courants</b>		<b>400 000</b>	<b>100,00%</b>	

## **Convention de financement**

**Annexe 4 :  
Moyens et calendrier des  
événements de communication**

**SANS OBJET**