



Convention particulière

Relative au financement

- des études, travaux ferroviaires connexes et le maintien de la sécurité ferroviaire lié à la création d'un ouvrage de franchissement situé au km 3+200 de la ligne de Bordeaux-Sète

3^{ème} phase de la ligne C du tramway

SPIRE n°	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------	-----------	----------

Vérifié SAF le xx/xx/xxxx

ENTRE LES SOUSSIGNES,

La Communauté Urbaine de Bordeaux domicilié Esplanade Charles de Gaulle – 33076 – Bordeaux CEDEX, désignée ci après «CUB », représentée par **Monsieur Vincent FELTESSE**, la président de la CUB, en vertu de la délibération n°,

Ci-après désignée « CUB »

Et,

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Monsieur Bruno de MONVALLIER, Directeur Régional** dument habilité aux fins des présentes,

Ci-après désigné « RFF »

RFF et la CUB étant désignés collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX A REALISER.....	6
ARTICLE 4. DUREE DE L'OPERATION.....	6
4.1 Travaux connexe à réaliser préalablement sous MOA RFF	6
4.2 Travaux à réaliser sous MOA CUB	6
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
5.1 Assiette de financement	7
5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	7
5.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation	7
5.2 Plan de financement.....	7
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS.....	8
6.1 Modalités de versement des fonds.....	8
6.2 Domiciliation.....	9
ARTICLE 7. OPERATIONS DOMANIALES.....	10
7.1 Superposition d'affectations.....	10
7.2 Acquisitions / Cessions des terrains nécessaires aux travaux.....	10
ARTICLE 8. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES.....	11
8.1 Principes généraux	11
8.2 Ponts-routes	11
ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	12
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La C.U.B. a entrepris la réalisation de la 3^{ème} phase de la ligne C du tramway sur la Commune de BEGLES.

L'opération consiste à réaliser un franchissement de type Passage Supérieur au-dessus de 6 voies ferrées, assurant notamment la liaison Bordeaux Sète et l'accès au triage d'Hourcade, dans le secteur de la gare de Bègles.

Le franchissement est composé de 3 ouvrages assurant une continuité :

- la rampe d'accès Est située avenue Lénine à proximité de la cité du Dorat ;
- le franchissement du domaine ferroviaire en parallèle du Pont de Birambits existant ; ouvrage composé de deux travées, avec tablier à poutres préfabriquées en béton précontraint par pré-tension.
- La rampe d'accès Ouest située coté de la gare de Bègles qui interfère avec la rue Jean Macé.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- La consistance des opérations à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des études et des travaux,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds,
- les règles applicables aux opérations domaniales,
- les règles applicables à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent au financement des études et travaux réalisés par RFF dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou d'un projet qui nécessite la création ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

La CUB est maître d'ouvrage des travaux de construction du nouvel ouvrage, hors du domaine ferroviaire, comme précisé à l'Article 3 ci-après.

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage des travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire comme précisé à l'Article 3 ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX A REALISER

La réalisation d'un ouvrage de franchissement de 6 voies ferrées nécessaire à la réalisation de la 3^{ème} phase de la ligne C du tramway sur la Commune de BEGLES nécessitera :

- la réalisation des travaux connexes sur le domaine ferroviaire sous MOA RFF à la charge de la CUB.
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement sous MOA CUB et nécessitant des missions de sécurité, prestations sous MOA RFF à la charge de la CUB.

Les travaux connexes sont :

- Travaux sur les Installations Fixes de Traction Electrique avec mise au rail de l'ensemble des structures métalliques y compris celles des auvents de protection.
- Travaux de ripage de voie du tiroir 1.

La description des travaux à réaliser et les caractéristiques générales de ce projet sont précisées en annexe 2.

ARTICLE 4. DUREE DE L'OPERATION

Le calendrier de réalisation des travaux est le suivant :

4.1 Travaux connexes à réaliser préalablement sous MOA RFF

Les travaux connexes prévus à l'Article 3 et décrits à l'annexe 2 de la présente convention constituent un préalable et nécessaire au démarrage des travaux à réaliser par La CUB.

Les travaux connexes sont prévus être réalisés entre S1 et S13 de 2012 (capacité allouées)

4.2 Travaux à réaliser sous MOA CUB

Construction d'un Pont-route franchissant 6 voies ferrées : VCE, VT2, VT1, VCO et V1, V2 de la ligne Bordeaux –Sète au km 3+200 sur la Commune de Bègles. Cet ouvrage sera accolé au Pont route existant de Birambits.

Les travaux de fondations, semelles et élévations sont prévues de S23 à S41 (capacité allouées)

Les travaux de tablier et équipement de S1 à S18 de 2013 (Pré réservation en cours)

FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.3 Assiette de financement

4.3.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût de l'opération sous maîtrise d'ouvrage RFF est évalué, au stade des études préliminaires, à **674 480 € H.T.** aux conditions économiques de 01/2011

Il comprend en outre les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les éventuels frais de perturbations ferroviaires, et les frais d'épreuves de l'ouvrage.

Le détail estimatif est joint en annexe 3.

4.3.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement sur le périmètre RFF est évalué à **701 480 € HT courants**, en fonction du calendrier de réalisation et de l'évolution de l'indice TP01, dont une somme forfaitaire correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF arrêtée au montant de **3 490 € HT**.

4.4 Plan de financement

La CUB s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses que les travaux envisagés à l'Article 3 et décrits à l'annexe 2 de la présente convention entraîneraient pour RFF, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, le coût des épreuves du pont, les frais engendrés par le ralentissement des trains.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Modalités de versement des fonds

RFF procède aux appels de fonds auprès **de la CUB** comme suit :

- à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 15% du besoin de financement, soit à la somme de 105 222 € ,
- après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 15 % aura été consommée, des acomptes effectués au moins tous les trimestres en fonction de l'avancement des études et des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le besoin de financement visé à l'article 4.3.2. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opérations de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement visé à l'article 4.3.2, hors versement libératoire.

Après achèvement de l'intégralité des travaux, RFF présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations ferroviaires réellement justifiés, les prestations de sécurité des circulations ferroviaires.

Sur la base de celui-ci, RFF procèdera alors, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

5.2 Domiciliation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
		Nom du service	N°téléphone	Adresse électronique
CUB	Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex	Pôle finances - Direction des finances – Comptabilité Générale	05 56 99 84 84	
RFF	Pôle finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service finances et gestion des flux –unité back office exploitation	01 53 94 32 83	*

** L'adresse électronique du gestionnaire financier en charge de la facturation sera transmise par RFF à la CUB lors du premier appel de fonds.*

ARTICLE 6. OPERATIONS DOMANIALES

6.1 Superposition d'affectations

Par défaut, chaque partie supportera les frais relatifs aux superpositions d'affectations dont elle est bénéficiaire, notamment ceux afférents à la réalisation des plans de relevé d'emprise ou des documents d'arpentage ; et elle supportera la charge des taxes, impôts et droits auxquels les ouvrages sont ou seront assujettis.

Les superpositions d'affectations autorisées par RFF au profit de la CUB sont établies sans indemnités à caractère domanial, en application de l'article 55 du décret n°97-444 du 5 mai 1997.

Les superpositions d'affectations autorisées par la CUB au profit de RFF sont établies sans indemnités, compte tenu de leur caractère d'utilité publique.

En revanche, dans le cas où une convention tripartite de gestion et de superposition d'affectations entre RFF, le gestionnaire d'infrastructure délégué (désigné ci-après SNCF-GID) et la CUB a été conclue, les superpositions d'affectations permettant le croisement des voies de communication seront régies par ladite convention.

- Pont-route

Si RFF est propriétaire du terrain d'assiette, il autorise au profit de la CUB une superposition d'affectations pour le pont-route. Si la CUB est propriétaire du terrain d'assiette et du pont-route, il autorise une superposition d'affectations au profit de RFF pour les voies ferrées.

6.2 Acquisitions / Cessions des terrains nécessaires aux travaux

Le maître d'ouvrage concerné procédera :

- à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de ce projet,
- aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention.

En outre le maître d'ouvrage concerné se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

- Pont-route

Les dépendances du domaine public ferroviaire situées de part et d'autre des voies ferrées, et qui devront être distraites définitivement de ce domaine pour la réalisation de l'ouvrage de croisement, lorsqu'il s'agit d'un pont-route, pourront être cédées à la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Cette cession aura lieu selon les conditions financières issues de l'avis du service France Domaine du département du lieu de situation des biens.

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés. Les frais correspondants à cette cession seront pris en charge par le maître d'ouvrage concerné.

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

7.1 Principes généraux

Dans le cas où une convention tripartite de gestion et de superposition d'affectations a été conclue entre RFF, la SNCF-GID et la CUB, la gestion ultérieure des ouvrages sera régie par ladite convention.

A défaut, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Le terme " gestion " recouvre ici l'ensemble des obligations ci-après :

- surveillance,
- entretien,
- toutes grosses réparations,
- toutes modifications (à l'exception de celles qui sont demandées par un tiers).

Les ouvrages s'entendent dans leur intégralité : ils comprennent notamment les tabliers et leurs équipements, les appuis, les fondations ; sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement, les remblais d'accès et plus généralement, tous ouvrages et installations techniques permettant d'assurer la pérennité des ouvrages visés.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement relatif aux ouvrages et à leurs équipements sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

7.2 Pont-route

La CUB est propriétaire du pont-route ainsi que, le cas échéant, de passerelles piétonnes qui y sont accolées. A ce titre, le gestionnaire :

- assure dans sa totalité la gestion du pont-route et la réalisation des visites nécessaires au bon entretien de l'ouvrage
- informe RFF et la SNCF-GID du programme prévisionnel de maintenance de telle sorte que les demandes de plages travaux puissent être déposées au pôle Clients et Services de RFF (en charge de l'attribution des sillons) au plus tard le 30 juin de l'année N-2 (à défaut toute autre disposition contraire ou dérogatoire applicable au moment de la décision de programmation des travaux),
- avisera la SNCF-GID de toute intervention nécessitant l'accès au domaine public ferroviaire avec un préavis de six mois (sauf cas d'urgence),
- prendra en charge le coût des interventions de la SNCF-GID au titre de la sécurité ferroviaire, ainsi que la réservation éventuelle des sillons.

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 simple ou par fax ou courrier électronique à :

Pour RFF,
Direction Régionale Poitou-Charentes / Aquitaine
88/89 quai des Chartrons – CS 80004 – 33070 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 93 54 00
Fax : 05 56 93 54 27

Pour La CUB
Monsieur le président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
Esplanade Charles de Gaulle – 33076 Bordeaux CEDEX
Tél : 05 56 99 84 84
Fax : 05 56 96 19 40

Fait en deux exemplaires originaux

A **BORDEAUX** le

Pour RFF
Le Président
Bruno de MONVALLIER

A **BORDEAUX** le

Pour la CUB
Le Président
Vincent FELTESSE

ANNEXES

- Annexe 1** **Conditions générales**
- Annexe 2** **Description des travaux à réaliser et Caractéristiques générales du projet**
- Annexe 3** **Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de référence 01/2011**

1. création d'un pont-route

La réalisation d'un ouvrage de franchissement de 6 voies ferrées nécessaire à la réalisation de la 3^{ème} phase de la ligne C du tramway sur la Commune de BEGLES nécessitera :

- la réalisation des travaux connexes sur le domaine ferroviaire sous MOA RFF à la charge de la CUB.
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement sous MOA CUB et nécessitant des missions de sécurité, prestations sous MOA RFF à la charge de la CUB.

1.1. Création d'un pont-route - Travaux routiers

Les travaux routiers comprennent :

- la rampe d'accès Est située avenue Lénine à proximité de la cité du Dorat ;
- La rampe d'accès Ouest située coté de la gare de Bègles qui interfère avec la rue Jean Macé.

L'ouvrage présente les caractéristiques suivantes :

- Construction d'un Pont-route franchissant 6 voies ferrées : VCE, VT2, VT1, VCO et V1, V2 de la ligne Bordeaux –Sète au km 3+200 sur la Commune de Bègles. Cet ouvrage sera accolé au Pont route existant de Birambits.

Caractéristiques de l'ouvrage à construire :

L'ouvrage prévu à 2 travées est du type tablier à poutres préfabriquées en béton précontraint par pré-tension, mises en place par grutage.

Les poutres seront liaisonnées entre elles par un béton de clavetage et par un béton de hourdis d'une épaisseur variant de 10cm à 19cm au dessus des poutres.

Il a pour principales caractéristiques :

- largeur de tablier : 10.204m entre rives,
- biais : 100 grades par rapport aux voies principales,
- hauteur libre minimum : 5,15m par rapport au plan de roulement de la voie 2,
- 2 travées : 22,59m et 20,75m de portée
- 2 culées et 1 pile intermédiaire fondées sur pieux.

La construction de l'ouvrage de franchissement des 6 voies nécessite des missions de maintien de la sécurité ferroviaire pendant travaux, décrites ci-après :

- La planification, l'organisation des interventions liées aux acquisitions de données d'entrées (sondage de reconnaissance de fondation, ...) et aux travaux préparatoires (dépose de clôture, pose des clôtures d'emprise chantier...) ainsi que le personnel nécessaires aux missions de sécurités qu'elles engendrent. (interception de voie, consignation caténaire, protection du personnel...)

- Les participations aux réunions préparatoires aux travaux ainsi qu'aux réunions de chantier en phase réalisation.
- LTV 80km/h voie 2 de la ligne Bordeaux Sète : La planification, l'organisation et la réalisation des interventions de pose, de mise en service, de maintenance, de mise hors service et de dépose de la LTV 80km/h ainsi que les frais de ralentissement qu'elle engendre.
- La planification, l'organisation des interventions liées à la réalisation des travaux proprement dit ainsi que le personnel nécessaires aux missions de sécurités qu'elles engendrent. (interception de voie, consignation caténaire, protection du personnel...)
- Surveillance des travaux pour les opérations particulières (pose d'écrans de protection, réalisation des pieux, pose des poutres préfabriquées du tablier, bétonnage,...)
- La Communication à la CUB des avis et préconisation sur les documents d'exécution des travaux de construction de l'ouvrage vis-à-vis du risque ferroviaire par le bureau d'études OA SNCF

1.2. Création d'un pont-route - Travaux connexes

Ces travaux comprennent :

- Travaux sur les Installations Fixes de Traction Electrique avec mise au rail de l'ensemble des structures métalliques y compris celles des auvents de protection.
- Travaux de ripage de voie du tiroir 1.

1.3. Création d'un pont-route - Dispositions générales relatives aux modalités d'exécution des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage CUB

1.3.1. Conditions d'exécution

Les travaux de construction du pont-route seront réalisés sous couvert de ralentissements des trains V2 et avec interruption des circulations ferroviaires et consignation caténares.

Les conditions d'exécution des travaux aux abords et au-dessus de la voie ferrée sont définies dans la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF). En particulier, les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone délimitée par un plan vertical situé à la distance $D_r = 2,3$ m du rail le plus proche (ou $D_a = 3,00$ m de l'axe de la voie).

En cas de travaux à l'intérieur de cette zone, ils seront exécutés pendant des intervalles avec interceptions des circulations ferroviaires.

Tous les déplacements de charges suspendues et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur de la zone délimitée par un plan vertical situé à la distance $D_r = 4,30$ m du rail le plus proche (ou $D_a = 5$ m de l'axe de la voie) sont interdits si la voie concernée est maintenue en exploitation. Ils ne peuvent donc être exécutés dans cette zone qu'à la faveur d'intervalles avec interceptions des circulations ferroviaires avec mise hors tension des caténares.

Les frais correspondants aux perturbations de la circulation ferroviaire sont incorporés au coût de l'opération.

1.3.2. Stabilité des ouvrages existants appartenant à R.F.F.

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, le maître d'œuvre doit prendre toutes les dispositions techniques dans la conception de l'ouvrage pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux, au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Préalablement au démarrage du chantier, il est procédé à un constat d'état des lieux sous forme de procès-verbal au cours d'une visite contradictoire en présence des représentants du maître d'œuvre et du gestionnaire de l'infrastructure délégué par R.F.F.

1.3.3. Prescriptions particulières avant le début des travaux

Les parties d'ouvrage à construire au dessus ou à proximité de la voie ferrée nécessitent l'établissement de la NPSF. Ce document sera rédigé par la CUB, ou son représentant, en accord avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations.

La NPSF énumère les prescriptions techniques que doivent respecter les entreprises chargées des travaux. La CUB financeur, ou son représentant, s'engage à faire figurer cette NPSF dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces contractuelles des marchés qu'il signe.

Avant passation des marchés, la CUB financeur, ou son représentant, s'entendra avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations sur le planning d'exécution des travaux. Il doit prévenir RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, au moins un mois à l'avance de toutes les opérations au dessus et au voisinage de la voie et de leur processus opératoire afin qu'il puisse prendre toutes les mesures nécessaires de protection et de surveillance et déterminer les interceptions de circulation ferroviaire qui peuvent être accordées pour la réalisation des opérations reprises dans le document « Conditions particulières ». La durée de ces interceptions, donnée à titre indicatif, peut varier suivant les nécessités de l'exploitation.

Avant tout commencement d'exécution, la CUB financeur, ou son représentant, soumettra pour accord à RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, ceux des plans d'exécution attestant que les gabarits sont respectés et que les travaux sont compatibles avec les protections des circulations ferroviaires prévues.

Le maître d'œuvre soumettra à RFF, ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, les modifications ou compléments qu'il serait nécessaire d'apporter à la NPSF, à la mise au point des marchés, ou pour tenir compte du mode d'exécution des travaux définitivement arrêté, lors des études d'exécution ou du déroulement des travaux.

Après achèvement des travaux, la CUB financeur, ou son représentant, fera parvenir à titre d'information à la S.N.C.F., dans le cadre de ses missions de gestion de l'infrastructure pour R.F.F., un dossier de récolement de l'ouvrage construit (dessins et notes de calcul en deux exemplaires).

1.3.4. Epreuves préalables avant la mise en service de l'ouvrage

Avant la mise en service du pont, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis à vis de la circulation routière mais aussi compte tenu de l'existence de la voie ferrée sous l'ouvrage, sont effectuées par les soins et aux frais du la CUB financeur et dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

ANNEXE 3 – Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de référence 01/2011

	Entreprise travaux	Matières	SNCF Ese	TOTAL
Missions de maintien de la sécurité ferroviaire pendant travaux décrit Annexe 2 Art 1.1			243 760	243 760
Travaux sur les IFTE et mise au rail de l'ensemble des structures métalliques y compris les auvents de protection Annexe 2 Art 1.2	114 800	29 900	34 300	179 000
Travaux de ripage de voie du tiroir 1	28 500	1 100	12 400	42 000
	A+B	Montant Brut en Principal (MBP)		464 760
	C	PR (10%)		42 276
	C	PR (5%)		2 100
	D	MOE (13%)		66 188
	D	Mission complémentaire MOE		60 898
	E	CSPS		6 000
	F	MMO (4,5%)		28 900
		MOA (0,5%)		3356
	CPDR	Total Hors Taxes arrondi		674 480

Lexique :

PR : Provision pour risque.

PR (5%) correspond à 5% du montant des travaux de ripage de voie du tiroir 1

PR (10%) correspond à 10% de la somme des montants des travaux sur les IFTE et des missions de maintien de sécurité ferroviaire.

MOE : Maitrise d'œuvre, **MMO** : Maitrise d'ouvrage Mandatée (SNCF), **MOA** : Maitrise d'ouvrage (RFF), **CSPS** : Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé



Convention de financement

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	4
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	4
ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS	4
ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET	4
ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE	4
ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	4
ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES	5
7.1 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DE RFF	5
7.2 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DU/DES FINANCEUR(S).....	5
ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET	6
8.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	6
8.2 PLAN DE FINANCEMENT	7
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS	8
9.1 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET/OU DE TRAVAUX REALISES A L'INITIATIVE DE RFF	8
9.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S).....	8
ARTICLE 10. APPELS DE FONDS	9
10.1 REGIME DE TVA.....	9
10.2 VERSEMENT DES FONDS.....	9
10.3 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	10
ARTICLE 11. RESPONSABILITE	11
11.1 DISPOSITIONS GENERALES	11
11.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE PLURALITE DE MOA	11
11.3 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S) .	11
ARTICLE 12. FORCE MAJEURE	12
ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	12
ARTICLE 14. RESILIATION	12
ARTICLE 15. MODIFICATION	13
ARTICLE 16. CESSION	13
ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	13
ARTICLE 18. COMMUNICATION	13
ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE	13
ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	14

PREAMBULE

L'article L 2111-9 du Code des transports dispose que « *L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « Réseau ferré de France » a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.* »

Par ailleurs, le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France dispose dans son article 6 I que « *RFF exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers conformément aux dispositions de 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.* »

A ce titre, la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 (article 2 I, alinéa 2) dispose qu'il appartient au maître d'ouvrage « (...) *après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.* ».

Par ailleurs, RFF en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations. Ainsi le décret du 5 mai 1997 relatif à ses statuts et missions prévoit dans son article 4, alinéas 3 et 4, que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'Etat, d'une collectivité publique ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. Les investissements financés par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les organismes publics donnent lieu à convention avec RFF.*»

Toute convention de financement, constituée des présentes conditions générales et de conditions particulières, a ainsi vocation à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation d'un projet d'investissement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions générales ont pour objet de définir les conditions de financement et les conditions juridiques de réalisation d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après ainsi que les principes généraux de gestion ultérieure de l'ouvrage éventuellement construit.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes conditions générales ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une collectivité publique ou un organisme public, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou lance(nt) un projet qui nécessite la création, la modification ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière ou autre.

Toute dérogation à ces stipulations doit figurer dans les conditions particulières.

ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Une convention de financement est constituée des présentes conditions générales complétées par des conditions particulières qui précisent les conditions techniques et financières de la réalisation du projet ainsi que, le cas échéant, les modalités de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

En cas de divergence, les conditions particulières prévalent sur les conditions générales.

ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est défini dans les conditions particulières.

ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE

Sauf convention particulière contraire, RFF 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 RFF (ci-après MOA mandatée).

Dans certains cas exceptionnels, RFF peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ne lui appartenant pas lorsque celles-ci s'inscrivent dans un projet ferroviaire.

ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Le suivi de l'exécution de la convention est assuré par un comité technique au sein duquel les parties à la convention sont représentées.

Ce comité a pour objet :

- d'informer le(s) Financier(s) de l'avancement des études et/ou travaux,
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour 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.

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique sont fixées dans les conditions particulières.

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

Les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés sont fixées dans les conditions particulières, conformément aux principes définis ci-après.

7.1 Cas des ouvrages propriété de RFF

RFF assure l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage RFF et qui sont sa propriété.

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, RFF perçoit, à ce titre, une redevance annuelle de la part du/des Financier(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre RFF et le(s) Financier(s).

Lors de la réalisation d'un ouvrage de type pont-rail, le coût de l'entretien ultérieur des ouvrages et/ou aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est pris en charge par le/les Financier(s).

Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux. Il n'est pas intégré au montant du besoin de financement.

Il est facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde au(x) Financier(s).

Il est pris en charge par le(s) Financier(s), au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

7.2 Cas des ouvrages propriété du/des Financier(s)

Le(s) Financier(s) conserve(nt) la gestion, la garde et le nettoyage des ouvrages dont il est(sont) propriétaire(s) (y compris déneigement, déverglaçage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume(nt) les responsabilités correspondantes.

Le(s) Financier(s) devra(ont), en outre, informer RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégué, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement les mesures de sécurité réglementaire et de lui/leur faire connaître les prescriptions auxquelles se soumettre avant et pendant les travaux.

Lorsque l'ouvrage réalisé est un pont-route, le(s) Financier(s), propriétaire(s) de l'intégralité de cet ouvrage assurera(ont) la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il (ils) aura(ont) réalisés sous sa(leur) maîtrise d'ouvrage (y compris la gestion des auvents de protection caténares).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financier(s) devra(ont) se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Lorsque la réalisation d'un pont-route est nécessitée par la réalisation d'une opération ferroviaire, les Financeurs peuvent être appelés à se libérer de charges d'entretien imposées au propriétaire de

l'ouvrage. Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Il est précisé lors de la présentation du solde de l'opération au(x) Financeur(s).

Il appartient au propriétaire de l'ouvrage d'émettre ensuite une facture à chacun des Financeurs, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet et les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Les frais de gestion ultérieure par RFF de l'ouvrage réalisé ne sont pas intégrés au calcul du besoin de financement

8.1 Assiette de financement

8.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué 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.

8.1.1.1 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le taux appliqué par RFF pour ses frais de maîtrise d'ouvrage est précisé dans les Conditions particulières.

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

RFF intègre en conséquence ses propres frais de maîtrise d'ouvrage dans le coût du projet d'investissement. Le montant de ces frais est fixé à 0,5% du coût global du projet estimé en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA) réparti de la manière suivante :

Cas des projets > 500.000 €

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

Cas des projets < 500.000 €

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de RFF
100 000 < x ≤ 500 000	2 500 €
50 000 < x ≤ 100 000	2 000 €
0 < x ≤ 50 000	1 000 €

8.1.1.2 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, RFF en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subventions et sa gestion administrative.

A ce titre, RFF intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subventions et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes.

Le montant des frais de dossier, à prendre en charge par le(s) Financeur(s), est précisé dans les conditions particulières.

8.1.2 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 de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- de l'évolution des prix sur la base, des index de référence déjà publiés (entre les conditions économiques de référence et celles de l'année du dernier index de juin connu) d'une part, et, d'un taux prévisionnel au delà de juin de la même année d'autre part (4% lorsqu'il s'agit de travaux).

8.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux.

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS

9.1 Dispositions applicables au financement d'études et/ou de travaux réalisés à l'initiative de RFF

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions particulières, la participation du/des Financeur(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financeur).

En cas de dépassement du besoin de financement :

- Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions fixées dans les conditions particulières, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : le(s) Financeur(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financeur), au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.
- En cas de dépassement de l'estimation, les modalités de prise en charge du surcoût seront définies dans les conditions particulières.

Lorsque l'opération est financée par l'Union Européenne et dans l'hypothèse d'un versement de la subvention européenne différent de l'estimation initiale de l'opération, et en l'absence d'autres sources de financement, la contribution des Financeurs, hors RFF, sera réajustée, au prorata de leur participation respective en cas de cofinancement. Un avenant à la convention de financement sera alors établi. Le cas échéant, RFF présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

L'estimation du coût de l'opération et le besoin de financement visés aux articles précédents ne sont donnés qu'à titre indicatif, le(s) Financeur(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par R.F.F.

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fait connaître au(x) Financeur(s) l'entreprise désignée à l'issue de l'analyse des offres ainsi que le montant des études et des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

Si le besoin de financement indiqué dans les conditions particulières devait être dépassé, quelle qu'en soit l'origine et pour quelques raisons que ce soit, RFF en informe le(s) Financeur(s) avant le début des travaux.

Si le dépassement du besoin de financement apparaît pendant les travaux ou à la fin des travaux, les frais engagés par RFF pour les études, les travaux en cours ou les travaux nécessaires pour établir une situation à caractère définitif ainsi qu'éventuellement les charges d'entretien et le versement libératoire sont facturés au(x) Financeur(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

ARTICLE 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

10.1.1 Financement des études et des travaux d'un projet ferroviaire

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.

10.1.2 Financement des études et des travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financier(s), correspond à des indemnités pour dommages et intérêts qui sont exonérées de la TVA.

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti.

10.2 Versement des fonds

Les modalités de versement des fonds sont définies dans les conditions particulières, conformément aux stipulations définies ci-après.

10.2.1. Délai de paiement

Les sommes dues à RFF au titre de la convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture d'appel de fonds.

10.2.2. Intérêts moratoires

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de RFF par courrier.

10.2.3 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

10.3 Domiciliation de la facturation

Les conditions particulières précisent la domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers et comportent :

- L'adresse de facturation ;
- Le nom du service administratif responsable du suivi des factures ;
- Dans la mesure du possible, les coordonnées du gestionnaire financier (numéro de téléphone et/ ou l'adresse électronique).

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

11.1 Dispositions générales

Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

A ce titre, la partie qui n'aura pas respecté ses obligations au titre de la convention de financement, sera tenue de réparer l'ensemble des dommages directs, matériels et immatériels, que sa défaillance aura causé à l'autre partie.

La responsabilité des parties au titre des dommages immatériels est limitée à 2 (deux) millions d'€ par événement.

On entend par dommages immatériels notamment le manque à gagner, la perte de contrat, la perte de profit, la perte d'exploitation.

11.2 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage.

11.3 Dispositions particulières en cas de travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financier(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financier(s) s'engage(nt) à garantir RFF ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent à RFF en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

- les pertes de redevances,
- les frais de ralentissement ou de suppression des trains,
- les frais de dépollution.

Le(s) Financier(s) reste(nt) responsable(s) des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements objet de la présente convention et qui leur seront remis à l'issue des travaux, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourront, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

Si les plages travaux accordées par RFF doivent être modifiées à la demande du/des Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent RFF contre tout recours des attributaires de capacités d'infrastructure (entreprises ferroviaires, candidats autorisés) lié au décalage de ces plages travaux. Cette garantie s'entend en cas de préjudice réel subi par les attributaires de capacités d'infrastructure dont l'indemnisation serait demandée à RFF.

RFF se réserve la possibilité de modifier les éventuelles plages travaux pour des motifs d'intérêt général lié à l'organisation du service public de mise à disposition des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas, toute possibilité d'indemnisation du/des Financier(s) est exclue.

ARTICLE 12. FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard un engagement au titre de la convention de financement, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'un événement intervenant au cours de la convention et présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies ci-après.

La force majeure est définie comme tout événement extérieur aux parties, imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et rendent de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties de ces obligations au titre de la convention de financement.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la convention de financement, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;
- les cataclysmes naturels tels que les violentes tempêtes, les cyclones, les tremblements de terre, les raz de marée, les inondations, la destruction par la foudre ;
- les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- les boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, les occupations d'usines et de locaux, les arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité.

ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention de financement prend effet à la date de signature de la dernière partie signataire.

Elle expire au versement du solde du besoin financement tel que défini dans les conditions particulières, à l'exception des stipulations relatives à l'entretien et à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé qui demeurent valables pour toute la durée de vie de l'ouvrage.

ARTICLE 14. 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 rembourser à RFF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, complétées, le cas échéant, par le versement libératoire se rapportant aux ouvrages construits.

RFF présente une facture 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 15. MODIFICATION

Toute modification de la convention de financement, 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 des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

ARTICLE 16. CESSION

Les parties ne pourront céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des parties.

ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats des études peuvent être communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement.

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de RFF.

ARTICLE 18. COMMUNICATION

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

ARTICLE 19. 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 ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

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 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention de financement, avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits à recours.

Ce délai peut être mis à profit en vue de la recherche d'un règlement par voie de conciliation. Dans ce cas, les parties se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique

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.