



CPER 2007-2013 Avenant n°1 à la convention

Relative au financement de l'étude
d'avant-projet des Aménagements
Ferroviaires au Sud de Bordeaux
(ligne de Bordeaux à Agen)

Conditions particulières

SPIRE n° 406 621

ARCOLE n°

SIGBC n°

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT, représenté par Monsieur le préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, Monsieur Michel DELPUECH, domicilié Préfecture de Région Aquitaine, Esplanade Charles de Gaulle, 33077 BORDEAUX CEDEX,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

LA REGION AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET, en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désigné « **LA REGION** »

- **Le CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE**, représenté par Philippe MADRELLE, Président du Conseil général, agissant en vertu de la délibération du.....
- **Le DEPARTEMENT**, Ci-après désigné « **LE DEPARTEMENT** »
- **LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX**, représentée par son président Alain JUPPÉ, agissant en vertu de la délibération.....

Ci-après désigné « **LA CUB** »

Et

RESEAU FERRE 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 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment habilité à cet effet

Ci-après désigné « **RFF** »

RFF, l'Etat, La Région, Le Conseil général et la CUB étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »

SOMMAIRE

Article 1 : Objet de l'avenant	5
Article 2 : Articles modifiés par le présent avenant	5
Article 3 : Mesures d'ordres	8

Vu :

La loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Le décret du 26 juillet 2012 portant nomination de M. Michel DELPUECH aux fonctions de préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, de la Région Aquitaine signé le 5 mars 2007, notamment le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », révisé par un premier avenant en date du 24 novembre 2011 et par un second avenant en date du 3 juin 2013;

La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013 signée le 16 octobre 2007 par le Préfet de région Aquitaine et le Président du Conseil Régional d'Aquitaine, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013.

La convention cadre pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage RFF du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 signée le 18 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012 et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013,

La convention relative au financement des études du grand projet ferroviaire du sud-ouest et de l'opération d'aménagement du réseau existant au sud-est de Bordeaux, entre l'Etat, l'AFITF, la Région Aquitaine et RFF, en date du 30 octobre 2012,

La délibération n° 2013-1566CP votée par la Commission Permanente du Conseil régional d'Aquitaine en date du 07 octobre 2013 relative à l'étude d'avant-projet pour les aménagements ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux,

La convention relative au financement de l'étude d'avant-projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux en date du 6 décembre 2013,

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

En application de la décision du CIADT du 18 décembre 2003, Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et responsable de la définition et de la conduite des études nécessaires à l'élaboration et à la justification des projets d'infrastructures nouvelles, a soumis à débat public en 2005 le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

A la suite de ces deux débats publics, le Conseil d'administration de RFF a pris la décision respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007 de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise en enquête d'utilité publique.

• Afin de mener les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique des deux futures liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, en respectant la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007, les études ont été regroupées sous l'appellation Grand Projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO).

Un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'Etat, RFF et les deux régions concernées, Aquitaine et Midi-Pyrénées, a arrêté les principes d'organisation, de financement et de pilotage des études et une méthodologie d'études et de concertation innovante.

Avenant à la convention relative au financement de l'étude avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux

Pour en préciser les modalités, deux conventions de financement en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été signées entre l'Etat, RFF et les collectivités concernées, respectivement le 28 mars 2008 et le 15 janvier 2009.

Le 27 septembre 2010, le ministre en charge des transports a décidé du fuseau de passage et des fonctionnalités du GPSO.

Le 30 mars 2012, le ministre en charge des transports a approuvé le tracé du GPSO et ses fonctionnalités et fixé les conditions de poursuite des études et de la concertation et en particulier le lancement de l'enquête d'utilité publique dans le courant de l'année 2013. Cette décision ministérielle a par ailleurs validé l'intégration d'un programme d'ensemble comprenant trois projets : les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Sud-est de Bordeaux, et enfin les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Nord de Toulouse.

La convention de financement signée le 30 octobre 2012 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Aquitaine et RFF a permis à RFF de poursuivre les études relatives à la production du dossier d'enquête publique, et nécessaires à la déclaration d'utilité publique de ces 3 projets.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, l'Etat et la Région ont souhaité, par avenant, intégrer dans le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », au sein du projet de réalisation de lignes nouvelles à haute performance en Aquitaine, l'étude d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

RFF finalise actuellement le dossier d'enquête public des Aménagements Ferroviaires du réseau existant au Sud de Bordeaux en vue de la saisine de l'autorité environnementale, dans la perspective d'obtenir l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique de ce projet avant la fin de l'année 2014. En parallèle au déroulement de l'enquête publique et à son instruction, l'Etat, la Région Aquitaine et RFF ont souhaité anticiper les études de niveau avant-projet pour ce qui concerne les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Le 23 octobre 2013, le ministre en charge des transports a approuvé définitivement le tracé du GPSO, notamment les fonctionnalités du projet d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux, en retenant comme référence une première phase avec une mise en service de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse en 2024 et entre le Sud Gironde et le Nord de Dax en 2027 la deuxième phase consistant en la réalisation de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

Par ailleurs, conformément au tracé du GPSO arrêté le 30 mars 2012, la mise en service de la ligne nouvelle implique la réalisation d'aménagements de la ligne ferroviaire existante au sud de Bordeaux, jusque sur la commune de St Médard d'Eyrans où sera réalisé l'embranchement avec la nouvelle ligne à grande vitesse.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier les articles 5.2, 5.3, 6, 7 et 8 de la convention de financement de l'étude d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, signée le 6 décembre 2013.

Ainsi il prend en compte la participation financière du Département de la Gironde et de la Cub à l'étude d'avant-projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux (AFSB) dans le cadre des aménagements de la ligne existante, entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans.

En signant le présent avenant, le Département et La Cub, qui n'étaient pas signataires de la convention initiale, approuvent et font leurs les termes de cette convention.

ARTICLE 2. ARTICLES MODIFIES PAR LE PRESENT AVENANT

Les articles 5.2, 5.3, 6, 7 et 8 sont abrogés et remplacés par les articles suivants :

•

5.2 Comité technique de l'opération

•

• Il est composé d'un représentant de chacun des co-signataires du présent avenant, il assiste le comité de pilotage dans le suivi du déroulement de l'opération.

•

• Ce comité se réunit pour se faire présenter l'avancement de l'opération par le maître d'ouvrage.

•

• Ce Comité Technique comprend :

- - les services du Conseil régional d'Aquitaine,
- - les services du Conseil général de la Gironde,
- - les services de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- - les services de l'Etat
- - les représentants de Réseau Ferré de France (RFF).

•

• Le secrétariat de ce comité technique est assuré par RFF.

•

• Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires avec un préavis d'un mois.

•

5.3 Comité de pilotage de l'opération

•

• Un comité de pilotage est mis en place afin de piloter et contrôler le déroulement de l'opération et suivre les dépenses dans le respect du budget de l'opération.

•

• Il sera co-présidé par le Préfet ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant et composé de l'ensemble des co-signataires du présent avenant.

•

• Le secrétariat de ce comité de pilotage est assuré par la DREAL Aquitaine.

•

• Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires avec un préavis de deux mois.

•

ARTICLE 6 : FINANCEMENT DE L'ETUDE

Assiette de financement

Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à 12 000 000 € courants HT, dont une somme forfaitaire de :

1 100 000 euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF., calculés par application du taux de 0,15% au coût d'opération (595M€ aux conditions économiques de juin 2011) actualisé à 2013.Ce montant forfaitaire sera recalculé à l'issue des études d'AVP, avec le nouveau cout d'opération.

Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à financer les études conduites par RFF, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre RFF	Besoin de financement	Clé de répartition %
	Montant en € courants	
Etat	3 000 000 €	25,00%
RFF	3 000 000 €	25,00%
Région Aquitaine	3 000 000 €	25,00%
Conseil général de la Gironde	1 500 000 €	12,50%
CUB	1 500 000 €	12,50%
TOTAL	12 000 000 €	100,00%

Les participations au financement des études AVP de tous les financeurs exprimées en euros courants, seront déduites du plan de financement global éventuel de l'opération des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.

RFF sollicitera auprès de l'Union Européenne, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) une subvention au taux maximal éligible, qui pourra contribuer au financement des actions visées par la présente convention.

La répartition des participations est donc susceptible d'être réduite dans l'hypothèse d'attribution de subvention par l'Union Européenne. Dans cette hypothèse, la participation de chaque cocontractant sera réduite au pro-rata de sa participation initiale.

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les actions couvertes par la présente convention.

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

Article 7 : Appels de fonds

Article 7.1 : Modalités de versement des fonds

RFF procède auprès des cocontractants, selon la clé de répartition définie dans l'article 6 aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- dès que le taux d'avancement des actions objet de la présente convention aura atteint 40 %, et sur production d'un certificat d'avancement visé par le directeur d'opération de RFF, RFF procédera à un appel de fonds permettant de régulariser les participations de la Région Aquitaine, du Conseil général de la Gironde et de la Communauté urbaine de Bordeaux en tenant compte des montants appelés suite à la signature de la convention initiale, conformément au tableau ci-dessous :

	Appel de fonds émis (initial : 20% d'avance)	Appel de fonds émis à 40% d'avancement des études
Etat	600 000€	600 000€
RFF	600 000€	600 000€
Région Aquitaine	1 200 000€	0€
Conseil général de la Gironde	0	600 000€
Communauté urbaine de Bordeaux	0	600 000€

- au-delà de cet appel de fonds, des acomptes seront sollicités en fonction de l'avancement, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des actions par le montant de la participation de chaque co-financeur. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des actions visés par le directeur d'opération de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90 % du besoin de financement tel que défini à l'article 6.

Au-delà de 90 % cumulé, un appel de fonds supplémentaire peut être émis par RFF sur présentation d'un état des dépenses réellement comptabilisées.

- après achèvement des actions, RFF présente le relevé des dépenses comptabilisées. En cas de trop perçu, RFF procède au remboursement correspondant. En cas de dépassement de l'estimation en euros courants, les financeurs sont informés et la convention fera l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds. A défaut, afin de rétablir l'équilibre économique, RFF est susceptible de facturer des intérêts de retard au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

A titre indicatif, RFF estime que les appels de fonds pourront s'échelonner comme suit, au regard du taux d'avancement prévisionnel escompté :

	2014	2015	2016
Taux d'avancement prévisionnel	40 %	80 %	Achèvement
% indicatif des appels de fonds	Voir ci-dessus : régularisation tenant compte du 1 ^{er} appel de fonds émis suite à la signature de la convention	40 %	10 % puis solde ultérieur

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
Etat	Cité Administrative rue Jules Ferry 33090 Bordeaux cedex	Service Mobilité, Transport et Infrastructures	05-56-24-82-80
Région Aquitaine	Conseil régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex	Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement	05 57 57 80 00 missiongrandsprojets@aquitaine.fr
Conseil général de la Gironde	Conseil général de la Gironde 1, Esplanade Charles de Gaulle CS 71223 33074 Bordeaux cedex	Direction des infrastructures Bureau des Budgets	05 56 99 35 73 m-c.cibois@cg33.fr
Communauté urbaine de Bordeaux	Communauté urbaine de Bordeaux Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex	Direction du pôle Finances	05 56 99 84 84

RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction Finances et Trésorerie – Unité crédit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
-----	--	--	---

Article 8 : notifications – contacts

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins du présent avenant sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom DREAL Aquitaine / SMTI / Division infrastructures
Adresse Cité Administrative – rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux cedex
Tél 05 56 93 32 00
Fax
E-mail

Pour la REGION

Nom Pôle Aménagement Transports, Urbanisme et Logement
Adresse 14, rue François de Sourdis – 33077 Bordeaux cedex
Tél 05 57 57 81 75
E-mail missiongrandsprojets@aquitaine.fr

Pour le CONSEIL GENERAL

Nom Direction des Infrastructures
Adresse Immeuble Gironde – 1, Esplanade Charles de Gaulle – CS 71223 33074 BORDEAUX Cedex
Tél 05 56 99 31 12
Fax E-mail 05 56 99 67 70

Pour la CUB

Nom Pôle développement durable et rayonnement métropolitain
Adresse Esplanade Charles de Gaulle – 33076 Bordeaux Cedex
Tél 05 56 99 84 84
Fax E-mail jpige@cu-bordeaux.fr

Pour RFF,

Nom Direction Régionale Aquitaine - SPI
Adresse 88/89 quai des Chartrons – CS 80004 – 33070 Bordeaux cedex
Tél 05 56 93 69 03
Fax
E-mail

ARTICLE 3. MESURES D'ORDRES

Le présent avenant prend effet à la date de signature du dernier signataire. Il expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Fait en 5 exemplaires originaux,

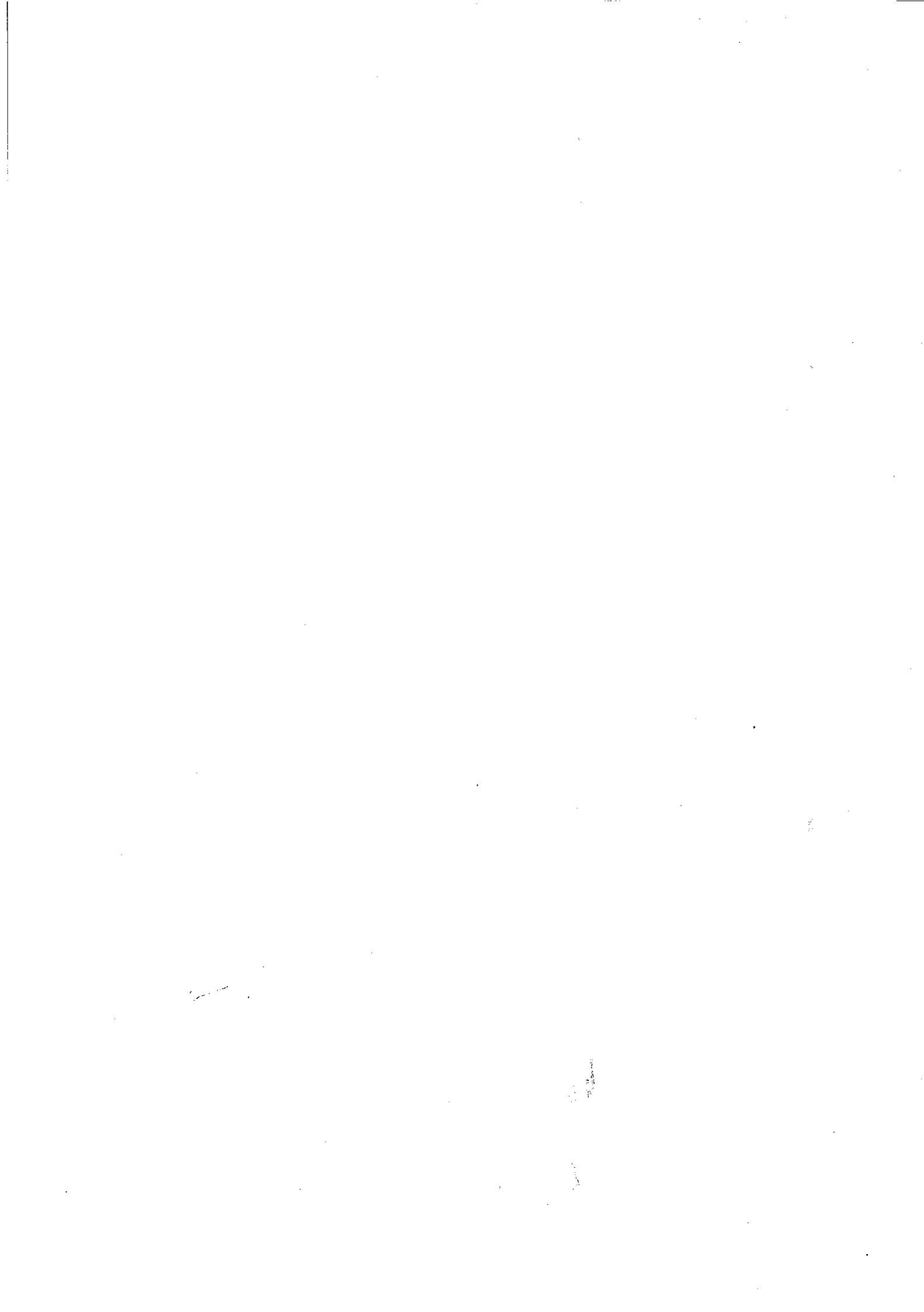
A Bordeaux, le
Pour RFF,

A Bordeaux, le
Pour l'Etat

A Bordeaux, le
Pour la Région

A Bordeaux, le
Pour le Conseil général

A Bordeaux, le
Pour la CUB





CPER 2007-2013 Avenant n°1 à la convention

Relative au financement du programme
d'anticipation des acquisitions foncières
des Aménagements Ferroviaires au Sud
de Bordeaux
(ligne de Bordeaux à Agen)
Conditions particulières

Vérifié PFA le

SPIRE n° 406 621

ARCOLE n°

SIGBC n°

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT, , représenté par Monsieur le préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, Monsieur Michel DELPUECH, domicilié Préfecture de Région Aquitaine, Esplanade Charles de Gaulle, 33077 BORDEAUX CEDEX,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

LA REGION AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET, en vertu de la délibération n° ????? ,

Ci-après désigné « **LA REGION** »

Le CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE, représenté par Philippe MADRELLE, Président du Conseil général, agissant en vertu de la délibération du ????

Ci-après désigné « **LE DEPARTEMENT** »

LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX, représentée par son président Alain JUPPÉ, agissant en vertu de la délibération ????

Ci-après désigné « **LA CUB** »

Et

RESEAU FERRE 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 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment habilité à cet effet

Ci-après désigné « **RFF** »

RFF, l'Etat, la Région, le Conseil général et la CUB étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »

SOMMAIRE

Article 1 : Objet de l'avenant	5
Article 2 : Articles modifiés par le présent avenant	5
Article 3 : Mesures d'ordres	7

Vu :

Le code des transports, article L 2111-9,

Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Le décret du 26 juillet 2012 portant nomination de M. Michel DELPUECH aux fonctions de préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, de la Région Aquitaine signé le 5 mars 2007, notamment le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du 3 juin 2013,

La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013 signée le 16 octobre 2007 par le Préfet de région Aquitaine et le Président du Conseil Régional d'Aquitaine, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du 23/07/2013,

La convention cadre pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage RFF du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 signée le 18 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012 et son avenant n°2 en date du 23/07/2013,

La convention relative au financement du programme d'anticipation foncière du grand projet ferroviaire du Sud Ouest – Aquitaine, en date du 30 octobre 2012,

La délibération n° 2013-1565CP votée par la Commission Permanente du Conseil régional d'Aquitaine en date du 07 octobre 2013 relative aux acquisitions foncières anticipées pour les aménagements ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux,

La convention relative au financement du programme d'anticipation des acquisitions foncières des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux en date du 6 décembre 2013.

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

En application de la décision du CIADT du 18 décembre 2003, Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et responsable de la définition et de la conduite des études nécessaires à l'élaboration et à la justification des projets d'infrastructures nouvelles, a soumis à débat public en 2005 le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

A la suite de ces deux débats publics, le Conseil d'administration de RFF a pris la décision respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007 de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise en enquête d'utilité publique.

Afin de mener les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique des deux futures liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, en respectant la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007, les études ont été regroupées sous l'appellation Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'Etat, RFF et les deux régions concernées, Aquitaine et Midi-Pyrénées, a arrêté les principes d'organisation, de financement et de pilotage des études et une méthodologie d'études et de concertation innovante.

Pour en préciser les modalités, deux conventions de financement en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été signées entre l'Etat, RFF et les collectivités concernées, respectivement le 28 mars 2008 et le 15 janvier 2009.

Avenant à la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux

Le 27 septembre 2010, le ministre en charge des transports a décidé du fuseau de passage et des fonctionnalités du GPSO.

Le 30 mars 2012, le ministre en charge des transports a approuvé le tracé du GPSO et ses fonctionnalités et fixé les conditions de poursuite des études et de la concertation et en particulier le lancement de l'enquête d'utilité publique dans le courant de l'année 2013. Cette décision ministérielle a par ailleurs validé l'intégration d'un programme d'ensemble comprenant trois projets : les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Sud-est de Bordeaux, et enfin les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Nord de Toulouse.

La convention de financement signée le 30 octobre 2012 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Aquitaine et RFF a permis à RFF de réaliser les premières acquisitions foncières par anticipation pour ce projet.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, l'Etat et la Région ont souhaité, par avenant en date 3 juin 2013 intégrer dans le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », au sein du projet de réalisation de lignes nouvelles à haute performance en Aquitaine, les études d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. Dans ce cadre, les partenaires ont retenu l'intérêt de pouvoir procéder à des acquisitions foncières par anticipation pour le projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

Le 23 octobre 2013, le ministre en charge des transports a approuvé définitivement le tracé du GPSO, notamment les fonctionnalités du projet d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux, en retenant comme référence une première phase avec une mise en service de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse en 2024 et entre le Sud Gironde et le Nord de Dax en 2027 ; la deuxième phase consiste en la réalisation de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

Par ailleurs, conformément au tracé du GPSO arrêté le 30 mars 2012, la mise en service de la ligne nouvelle implique la réalisation d'aménagements de la ligne ferroviaire existante au sud de Bordeaux, jusque sur la commune de St Médard d'Eyrans où sera réalisé l'embranchement avec la nouvelle ligne à grande vitesse.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier les articles 6, 7 et 8 de la convention de financement du programme d'anticipation des acquisitions foncières des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux signée le 06 décembre 2013.

Ainsi, il prend en compte la participation financière du Département de la Gironde et de la CUB au programme d'anticipation des acquisitions foncières des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux, dans le cadre des aménagements de la ligne existante, entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans.

En signant le présent avenant, le Département et La Cub, qui n'étaient pas signataires de la convention initiale, approuvent et font leurs les termes de cette convention.

ARTICLE 2. ARTICLES MODIFIES PAR LE PRESENT AVENANT

Les articles 6, 7 et 8 sont abrogés et remplacés par les articles suivants :

Article 6 : Financement

Assiette de financement

Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à 2 000 000 € courants HT.

Plan de financement

Les **COCONTRACTANTS** s'engagent à participer au financement des actions décrites dans la présente convention, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre RFF	Besoin de financement	Clé de répartition %
	Montant en € courants	
Etat	500 000 €	25,00%
RFF	500 000 €	25,00%
Région Aquitaine	500 000 €	25,00%
Conseil général de la Gironde	250 000 €	12,50%
Communauté urbaine de Bordeaux	250 000 €	12,50%
TOTAL	2 000 000 €	100,00%

Les participations au financement des acquisitions foncières anticipées de tous les financeurs, exprimées en euros courants, seront déduites du plan de financement global éventuel de l'opération des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.

RFF sollicitera auprès de l'Union Européenne, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) une subvention au taux maximal éligible, qui pourra contribuer au financement des actions visées par la présente convention.

La répartition des participations est donc susceptible d'être réduite dans l'hypothèse d'attribution de subvention par l'Union Européenne. Dans cette hypothèse, la participation de chaque cocontractant sera réduite au pro-rata de sa participation initiale.

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les actions couvertes par la présente convention.

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

Article 7 : Appels de fonds

Article 7.1 : Modalités de versement des fonds

RFF procède auprès des cocontractants, selon la clé de répartition définie dans l'article 6 aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- dès que le taux d'avancement des actions objet de la présente convention aura atteint 40 %, et sur production d'un certificat d'avancement visé par le directeur d'opération de RFF, RFF procédera à un appel de fonds permettant de régulariser les participations de la Région Aquitaine, du Département de la Gironde et de la Communauté urbaine de Bordeaux en tenant compte des montants appelés suite à la signature de la convention initiale, conformément au tableau ci-dessous :

	Appel de fonds émis (initial : 20% d'avance)	Appel de fonds émis à 40% d'avancement des actions foncières
Etat	100 000€	100 000€
RFF	100 000€	100 000€
Région Aquitaine	200 000€	0€
Conseil général de la Gironde	0	100 000€
Communauté urbaine de Bordeaux	0	100 000€

- au-delà de cet appel de fonds, des acomptes seront sollicités en fonction de l'avancement, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des actions par le montant de la participation de chaque co-financeur. Chaque acompte sera accompagné d'un certificat d'avancement des actions visé par le directeur d'opération de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90 % du besoin de financement tel que défini à l'article 6.

Au-delà de 90 % cumulé, un appel de fonds supplémentaire peut être émis par RFF sur présentation d'un état des dépenses réellement comptabilisées.

- après achèvement des actions, RFF présente le relevé des dépenses comptabilisées. En cas de trop perçu, RFF procède au remboursement correspondant. En cas de dépassement de l'estimation en euros courants, les financeurs sont informés et la convention fera l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds. A défaut, afin de rétablir l'équilibre économique, RFF est susceptible de facturer des intérêts de retard au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

A titre indicatif, RFF estime que les appels de fonds pourront s'échelonner comme suit, au regard du taux d'avancement prévisionnel escompté :

	2014	2015	2016
Taux d'avancement prévisionnel	40 %	80 %	Achèvement
% indicatif des appels de fonds	Voir ci-dessus : régularisation tenant compte du 1 ^{er} appel de fonds émis suite à la signature de la convention	40 %	10 % puis solde ultérieur

Article 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	
Etat	Cité Administrative rue Jules Ferry 33090 Bordeaux cedex	Service Mobilité, Transport et Infrastructures	05-56-24-82-80
Région Aquitaine	Conseil régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux	Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement	05 57 57 80 00 missiongrandsprojets@aquitaine.fr

	Cedex		
Conseil général de la Gironde	Conseil général de la Gironde 1, Esplanade Charles de Gaulle – CS 71223 33074 Bordeaux cedex	Direction des infrastructures Bureau des Budgets	05 56 99 35 73 m-c.cibois@cg33.fr
Communauté urbaine de Bordeaux	Communauté urbaine de Bordeaux Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex	Direction du pôle Finances	05 56 99 84 84
RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction Finances et Trésorerie – Unité crédit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Article 8 : Notifications – Contacts

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins du présent avenant sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom DREAL Aquitaine / SMTI / Division infrastructures
Adresse Cité Administrative – rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux cedex
Tél 05 56 93 32 00
Fax
E-mail

Pour la REGION

Nom Pôle Aménagement Transports, Urbanisme et Logement
Adresse 14, rue François de Sourdis – 33077 Bordeaux cedex
Tél 05 57 57 81 75
E-mail missiongrandsprojets@auquitanefr

Pour le CONSEIL GENERAL

Nom Direction des Infrastructures
Adresse Immeuble Gironde – 1, Esplanade Charles de Gaulle – CS 71223 33074 BORDEAUX Cedex
Tél 05 56 99 31 12
Fax E-mail 05 56 99 67 70

Pour la CUB

Nom Pôle développement durable et rayonnement métropolitain
Adresse Esplanade Charles de Gaulle – 33076 Bordeaux Cedex
Tél 05 56 99 84 84
Fax E-mail jpige@cu-bordeaux.fr

Pour RFF,

Nom Direction Régionale Aquitaine - SPI
Adresse 88/89 quai des Chartrons – CS 80004 – 33070 Bordeaux cedex
Tél 05 56 93 69 03
Fax
E-mail

ARTICLE 3. MESURES D'ORDRES

Le présent avenant prend effet à la date de signature du dernier signataire. Il expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Fait en 5 exemplaires originaux,

A Bordeaux, le
Pour RFF,

A Bordeaux, le
Pour l'Etat

A Bordeaux, le
Pour la Région

A Bordeaux, le
Pour le Conseil général

A Bordeaux, le
Pour la CUB



CPER 2007-2013 **Convention**

Relative au financement de l'étude
d'avant-projet des Aménagements
Ferroviaires au Sud de Bordeaux
(ligne de Bordeaux à Agen)
Conditions particulières

Vérifié PFA le 29/05/2013

SPIRE n°406 621	ARCOLE n°	SIGBC n° 130 062 1
-----------------	-----------	--------------------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT, Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie, représenté par Monsieur le préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, Monsieur Michel DELPUECH, domicilié Préfecture de Région Aquitaine, Esplanade Charles de Gaulle, 33077 BORDEAUX CEDEX,
Ci-après désigné « L'ETAT »

LA REGION AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET , en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « LA REGION »

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 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment habilité à cet effet

Ci-après désigné « RFF »

RFF , l'Etat et La Région étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »



SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER	5
PERIMETRE DE L'ETUDE	5
OBJECTIF DE L'ETUDE	6
CONTENU DE L'ETUDE	6
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	7
ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI	7
5.1 <i>COMITE DE SUIVI DU GRAND PROJET N° 6 DU CONTRAT DE PROJETS</i>	7
5.2 <i>COMITE TECHNIQUE DE L'OPERATION</i>	7
5.3 <i>COMITE DE PILOTAGE DE L'OPERATION</i>	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE	8
ASSIETTE DE FINANCEMENT	8
<i>Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation</i>	8
PLAN DE FINANCEMENT	8
ENGAGEMENT DE LA REGION AQUITAINE	8
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	9
7.1 MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS	9
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	9
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS	10
□ Description de l'infrastructure actuelle	12
□ Capacité et exploitation de l'infrastructure actuelle	13
<i>Un trafic en croissance et de nouveaux besoins</i>	13
□ Fonctionnalités du projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux	13
□ Description des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	14

ANNEXES



Vu :

la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,

le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Le décret du 26 juillet 2012 portant nomination de M. Michel DELPUECH aux fonctions de préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, de la Région Aquitaine signé le 5 mars 2007, notamment le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », révisé par un premier avenant en date du 24 novembre 2011 et par un second avenant en date du 3 juin 2013 ;

La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013 signée le 16 octobre 2007 par le Préfet de région Aquitaine et le Président du Conseil Régional d'Aquitaine, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du

La convention cadre pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage RFF du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 signée le 18 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012 et son avenant n°2 en date du

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

En application de la décision du CIADT du 18 décembre 2003, Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et responsable de la définition et de la conduite des études nécessaires à l'élaboration et à la justification des projets d'infrastructures nouvelles, a soumis à débat public en 2005 le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

A la suite de ces deux débats publics, le Conseil d'administration de RFF a pris la décision respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007 de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise en enquête d'utilité publique.

Afin de mener les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique des deux futures liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, en respectant la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007, les études ont été regroupées sous l'appellation Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'Etat, RFF et les deux régions concernées, Aquitaine et Midi-Pyrénées, a arrêté les principes d'organisation, de financement et de pilotage des études et une méthodologie d'études et de concertation innovante.

Pour en préciser les modalités, deux conventions de financement en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été signées entre l'Etat, RFF et les collectivités concernées, respectivement le 28 mars 2008 et le 15 janvier 2009.

Le 27 septembre 2010, le ministre en charge des transports a décidé du fuseau de passage et des fonctionnalités du GPSO.

Le 30 mars 2012, le ministère en charge des transports a approuvé le tracé du GPSO et ses fonctionnalités et fixé les conditions de poursuite des études et de la concertation et en particulier le lancement de l'enquête d'utilité publique dans le courant de l'année 2013. Cette décision ministérielle a par ailleurs validé l'intégration d'un programme d'ensemble comprenant trois projets : les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, les aménagements à réaliser sur le réseau



existant au Sud-est de Bordeaux, et enfin les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Nord de Toulouse.

La convention de financement signée le 30 octobre 2012 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Aquitaine et RFF ont permis à RFF de poursuivre les études relatives à la production du dossier d'enquête publique, et nécessaires à la déclaration d'utilité publique de ces 3 projets.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, , l'Etat et la Région ont souhaité, par avenant en date du /2013, intégrer dans le grand projet n° « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », au sein du projet de réalisation de lignes nouvelles à haute performance en Aquitaine, l'étude avant projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

RFF finalise actuellement le dossier d'enquête public des Aménagements Ferroviaires du réseau existant au Sud de Bordeaux en vue de la saisine de l'autorité environnementale , dans la perspective d'obtenir l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique de ce projet avant la fin de l'année 2014.

En parallèle au déroulement de l'enquête publique et à son instruction, l'Etat, la Région Aquitaine et RFF ont souhaité anticiper les études de niveau avant projet pour ce qui concerne les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux. C'est l'objet de la présente convention.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance de l'étude d'avant-projet à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des études d'avant-projet,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Une discussion de négociation entre l'Association des Régions de France et Réseau Ferré de France est en cours sur la rédaction des conditions générales. L'issue de ces discussions pourra provoquer la production d'un avenant à la présente convention, afin d'intégrer les nouvelles dispositions des conditions générales ou en découlant.

Pendant la période transitoire, les partenaires conviennent que les dispositions des articles 6 à 12 (sauf partie générale du 8.1.1, 8.2, 10.1.1, 10.2.3, 10.3) et 17 à 18, ne s'appliquent pas y compris les références à la gestion ultérieure des ouvrages mentionnées aux articles 1, 3 et 13.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des études d'avant projet décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER

Périmètre de l'étude

L'étude d'avant-projet concerne la réalisation des aménagements ferroviaires de la ligne existante Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux entre la gare de Bordeaux Saint-Jean et Saint-Médard-d'Eyrans,



Ce projet consiste en la mise à 3 voies de la section du réseau ferré national entre le Sud de la gare de Bordeaux St Jean et le débranchement 12 km plus au sud du futur tronc commun des lignes nouvelles sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans. Une partie de cette opération est nécessaire à l'horizon de la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux en raison de l'augmentation conjuguée du nombre de TER et de TGV sur cette section du Réseau Ferré National. La mise en service des lignes nouvelles Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse renforcera ce besoin. Elle permettra de proposer pour la desserte périurbaine une augmentation de fréquence notamment aux heures de pointes en direction de Langon.

Le projet consiste en l'aménagement des voies existantes entre la gare de Bordeaux Saint-Jean et la gare de triage d'Hourcade à Bègles, l'ajout d'une troisième voie d'Hourcade jusqu'au futur débranchement de la ligne nouvelle sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans. Il comporte également le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans. Ces gares seront équipées de voies d'évitement pour permettre le croisement des TER. Le projet comporte enfin la suppression de 6 passages à niveau sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans..

Le détail du programme de l'opération est joint en annexe 2.

L'étude porte sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires, installations fixes du transporteur, pôle d'échanges, déviations et rétablissements de voiries et de réseaux consécutifs au projet.

Objectif de l'étude

L'étude d'avant-projet a pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération

Contenu de l'étude

L'étude d'avant-projet comprend notamment :

- Le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- la synthèse des études d'avant-projet,
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives (hors Déclaration d'Utilité Publique en cours).

La description détaillée de l'étude est jointe en annexe 3.

Cette étude se conclut par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,

Elle comprend également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives suivantes :

- *Enquête parcellaire*
- *Enquête publique loi sur l'eau*
- *Défrichement*

En revanche, elle ne comprend pas :

- *les anticipations foncières qui font l'objet de conventions spécifiques. Elles seront plafonnées à 2 000 000 € afin de respecter l'enveloppe financière consacrée à ce projet dans le cadre de l'avenant n°2 au CPER Aquitaine 2007-2013*



ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 24 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

Cette étude est réalisée en deux étapes selon le calendrier prévisionnel joint en annexe 4.

La première étape concernera les études d'avant projet nécessaires à la constitution des dossiers parcellaire, loi sur l'eau défrichement. Elle se déroulera de fin 2013 à fin 2014.

La seconde étape consistera en la réalisation des études d'avant projet de signalisation ferroviaire et du suivi des instructions des autorisations administratives ci dessus. Elle se déroulera en 2014 et 2015.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

5.1 Comité de suivi du grand projet n°6 du contrat de projets

Le suivi des actions du grand projet n°6 sera assuré, dans le cadre des réunions biennuelles d'un comité technique, préparatoire au Comité Régional de Suivi du CPER 2007-2013, tel que prévu à la convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013.

5.2 Comité technique de l'opération

Il est composé d'un représentant de chacun des co-signataires de la présente convention, il assiste le comité de pilotage dans le suivi du déroulement de l'opération.

Ce comité se réunit pour se faire présenter l'avancement de l'opération par le maître d'ouvrage.

Ce Comité Technique comprend :

- les services du Conseil Régional d'Aquitaine,
- les services de l'Etat
- les représentants de Réseau Ferré de France (RFF).

Le secrétariat de ce comité technique est assuré par RFF.

Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires avec un préavis d'un mois.

5.3 Comité de pilotage de l'opération

Un comité de pilotage est mis en place afin de piloter et contrôler le déroulement de l'opération et suivre les dépenses dans le respect du budget de l'opération.

Il sera co-présidé par le Préfet ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant et composé de l'ensemble des co-signataires de la présente convention.

Le secrétariat de ce comité de pilotage est assuré par la DREAL Aquitaine.

Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires avec un préavis de deux mois.



ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE

Assiette de financement

Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à 12 000 000 € courants HT, dont une somme forfaitaire de : **1 100 000 euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF, calculés par application du taux de 0,15% au coût d'opération (595M€ aux conditions économiques de juin 2011). Ce montant forfaitaire sera recalculé à l'issue des études d'AVP, avec le nouveau coût d'opération.**

Le devis détaillé estimatif est joint en annexe 5.

Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à financer les études conduites par RFF, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre RFF	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	%
Etat	3 000 000	25,0000
RFF	3 000 000	25,0000
Région Aquitaine	3 000 000	25,0000
Autres collectivités(*)	3 000 000	25,0000
TOTAL	12 000 000 €	100,0000 %

(*) Voir article Engagement de la Région Aquitaine ci-dessous

RFF sollicitera auprès de l'Union Européenne, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), une subvention au taux maximal éligible, qui pourra contribuer au financement des prestations visées par la présente convention.

La répartition des participations est donc susceptible d'être réduite dans l'hypothèse d'attribution de subvention par l'Union Européenne. Dans cette hypothèse, la participation de chaque cocontractant sera réduite au prorata de sa participation initiale.

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

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

Engagement de la Région Aquitaine

Afin de respecter le calendrier prévisionnel d'un démarrage des étude de projet fin 2015, la Région Aquitaine s'engage sur le montant demandé aux autres collectivités territoriales d'Aquitaine concernées par les études objet de la présente convention, soit au total 3 000 000 euros, jusqu'à ce qu'un accord sur un plan de financement les incluant soit trouvé.

Une proposition de plan de financement répartissant la participation des collectivités territoriales est jointe à titre indicatif en annexe 6. L'Etat et la Région Aquitaine inviteront les collectivités territoriales à trouver un accord pour le cofinancement des études selon cette proposition. Une fois le plan de financement définitif arrêté, la présente convention fera l'objet d'un avenant afin d'actualiser le plan de financement d'origine et de permettre aux collectivités de participer aux comités de suivi des études.

Toute participation d'une autre collectivité territoriale viendra en déduction de l'engagement de la Région Aquitaine.



ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

RFF procède auprès **DES COCONTRACTANTS**, selon la clé de répartition définie dans l'article 6.2, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de leur participation respective en euros courants indiquée à l'article 6 ;
- après le démarrage des études, des acomptes en fonction de l'avancement, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation de chaque co-financeur. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'Opération de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90% du besoin de financement tel que défini à l'article 6.

Au-delà de 90% cumulé, un appel de fonds supplémentaire peut être émis par RFF sur présentation d'un état des dépenses réellement comptabilisées.

- après achèvement de l'étude, RFF présente le relevé des dépenses réellement engagées, en cas de trop perçu RFF procède au remboursement correspondant. En cas de dépassement de l'estimation en euros courants, les Financeurs sont informés et la convention fera l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds. A défaut, afin de rétablir l'équilibre économique, RFF est susceptible de facturer des intérêts de retard au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N°téléphone / adresse électronique
Etat	Cité Administrative rue Jules Ferry 33090 Bordeaux cedex	Service Mobilité, Transport et Infrastructures	05-56-24-82-80
Région Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 BORDEAUX Cedex	Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement	
RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction Finances et Trésorerie – Unité credit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier 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 simple, fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom DREAL Aquitaine/SMTI/Division Infrastructures – Pierre Paul GABRIELLI
Adresse Cité Admnisitrative – rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux Cedex
Tél 05 56 93 32 00
Fax
E-mail Pierre-paul.gabrielli@developpement-durable.gouv.fr

Pour la REGION

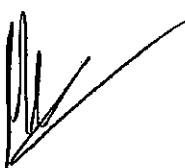
Nom Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement - Frederic TOBLER
Adresse 14 rue François de Sourdis – 33077 Bordeaux Cedex
Tél 05 57 57 81 75
Fax
E-mail frederic.tobler@aquitaine.fr

Pour RFF,

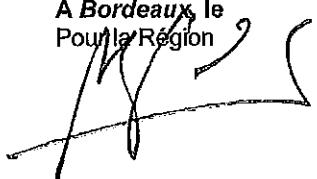
Nom Direction Régionale Aquitaine – SPI – Mathieu BARSACQ
Adresse 88/89 quai des Chratrons – CS 80004 -33070 Bordeaux Cedex
Tél 05 56 93 69 03
Fax
E-mail mathieu.barsacq@rff.fr

Fait en 3 exemplaires originaux,

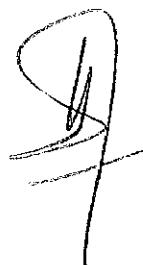
A Bordeaux, le 20 NOV. 2013
Pour RFF,



A Bordeaux, le
Pour la Région



A Bordeaux, le 6 DEC. 2013
Pour l'Etat



Michel DELPUECH



ANNEXES

Annexe 1- conditions générales

Annexe 2 - programme de l'opération

Annexe 3 – description détaillée de l'étude

Annexe 4- calendrier prévisionnel de réalisation de l'étude

Annexe 5- devis détaillé du besoin de financement

Annexe 6- proposition de plan de financement répartissant la participation des collectivités territoriales



ANNEXE 2

PROGRAMME DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

• *Description de l'infrastructure actuelle*

La section de ligne ferroviaire Bordeaux Saint-Médard-d'Eyrans, se situe sur le tronçon Bordeaux-Langon de la ligne Bordeaux-Sète (ligne 640 000) du Réseau Ferré National. Elle permet de relier le corridor atlantique à la façade méditerranéenne. Elle est circulée par des TGV, des TET, des trains de marchandises et des TER. La ligne ferroviaire entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans comprend :

- ▷ 2 voies principales (voie 1 et voie 2), circulables dans les deux sens (dites « banalisées ») entre Bordeaux et Bègles puis à sens unique ;
- ▷ 1 tiroir d'exploitation fret (voie T7) et 1 voie banalisée (voie T6), qui relie la gare de Bordeaux Saint-Jean au nord du triage d'Hourcade ; Ceci forme avec les 2 voies principales une section à 4 puis 3 voies entre Bordeaux et Bègles, appelée « tranchée de Bègles » ;
- ▷ au droit de la gare de triage d'Hourcade, 2 voies de contournement (est et ouest, appelées VCE et VCO) banalisées encadrent le faisceau et permettent aux trains fret d'accéder aux différentes parties du triage.

La vitesse maximale autorisée pour les trains les plus rapides est :

- ▷ 160 km/h sur les voies principales à partir de Bègles, la tranchée de Bègles permettant l'accélération ou la décélération ;
- ▷ 30 km/h sur le tiroir T7 ;
- ▷ 40 km/h sur les voies T6, VCO et VCE.

La ligne est équipée des dispositifs techniques suivants :

- ▷ Block Automatique Lumineux (BAL), système de signalisation ferroviaire automatique permettant d'assurer l'espacement des trains qui circulent sur une même voie ;
- ▷ Une alimentation électrique à 1500 Volts continu (comme tout le réseau du Sud-Ouest),

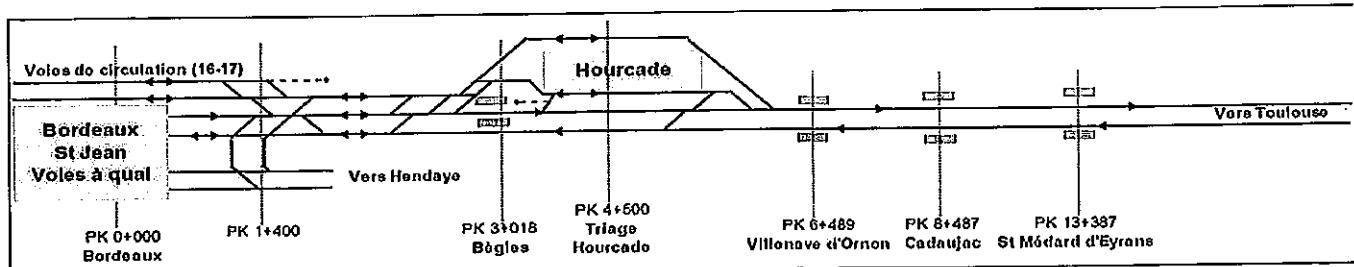
Aucune Installation Permanente de Contre Sens (IPCS), dispositif technique qui permet la circulation en sens inverse des trains sur une seule voie, n'est en place sur le tronçon.

Le tronçon de ligne comporte par ailleurs 6 passages à niveau :

- ▷ 4 sur la commune de Cadaujac ;
- ▷ 2 sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Ces passages à niveau sont équipés de signal automatique lumineux (signal sonore et feux rouges clignotants) et de demi-barrières.

Ce tronçon de ligne peut être schématisé de la manière ci-contre :



• **Capacité et exploitation de l'infrastructure actuelle**

Il existe plusieurs types de services ferroviaires sur cette ligne :

- ▶ des services de voyageurs régionaux (TER) ;
- ▶ des services de voyageurs longues distances (TaGV, en provenance de Bordeaux ou Toulouse) ;
- ▶ des services marchandises (Fret) en transit ou, pour une part importante, en origine ou à destination du triage d'Hourcade.

La section de ligne entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans comprend 4 points d'arrêt qui sont desservis quotidiennement par des TER :

- ▶ la gare de Bègles ;
- ▶ les haltes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.

Aujourd'hui 76 trains par jour en moyenne, circulent sur la ligne dans les deux sens avec une importante hétérogénéité de service (TaGV, TER, fret...).

Un trafic en croissance et de nouveaux besoins

La croissance des trafics voyageurs régionaux et nationaux cumulé au développement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, amènent progressivement davantage de circulations sur le tronçon Bordeaux-Langon. Les études capacitairemenées sur cet axe ont montré qu'en raison :

- ▶ de l'augmentation des prévisions de trafic liée au cadencement des TER Aquitaine ;
- ▶ de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et de la desserte renforcée sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse l'accompagnant ;

des aménagements ferroviaires sont nécessaires, sans même la réalisation des lignes nouvelles du programme du GPSO.

L'augmentation de trafic amenée par les lignes nouvelles renforcera ces besoins d'aménagements capacitairemenées et accentuera l'hétérogénéité des circulations, source de conflit entre les circulations de service rapide (TaGV) et de services plus lents (TER périurbains, fret à destination d'Hourcade, fret à longue distance, ...).

En heure de pointe il est ainsi prévu, dans le cadre du GPSO :

- ▶ jusqu'à 5 circulations TaGV directes par sens, sans arrêt sur le secteur
- ▶ 2 circulations TER semi-directes par sens, sans arrêt
- ▶ 2 circulations TER omnibus par sens, avec desserte clignotante (3 arrêts desservis sur les 4 points de desserte)
- ▶ 1 circulation fret par sens, en passage par le sud d'Hourcade

• **Fonctionnalités du projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux**

En termes de fonctionnalités, les aménagements répondent aux objectifs suivants :

- ▶ fluidifier le trafic ferroviaire au sud de Bordeaux ;

Les aménagements permettront d'augmenter la capacité actuelle de la ligne, pour éviter la saturation, et d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'axe, en réduisant les impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation.

- ▶ acquérir la capacité nécessaire pour absorber les nouveaux trafics : TaGV, TER et Fret ;

Les aménagements permettront la création de créneaux de circulation supplémentaires, afin d'absorber le nouveau trafic TaGV et de développer les services TER, tout en offrant des sillons de qualité pour les trains de fret.



- améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs ;

Les aménagements de la section Bordeaux – Saint-Médard-d'Eyrans permettront de conjuguer l'arrivée des lignes nouvelles sur le nœud ferroviaire bordelais, et l'augmentation de service correspondant, au développement des dessertes TER de l'axe Bordeaux-Langon.

Ainsi, les aménagements permettront de mettre en place une desserte au 1/4h de tous les points d'arrêts en heure de pointe.

Les habitants du secteur sud-est de Bordeaux trouveront avec ce projet l'opportunité d'être mieux reliés à la capitale régionale, avec une fréquence accrue des dessertes.

La complémentarité des différents modes de transports avec la mise en place de rabattements vers les haltes, et la création de pôles d'échanges multimodaux, rendront le mode ferroviaire très attractif. L'amélioration du service permet en effet d'encourager le report modal, de la voiture, vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école et constituera une alternative performante à la route

- maintenir les fonctionnalités existantes ;

Les aménagements ferroviaires au sud du Bordeaux ont été conçus de manière à conserver, dans la future infrastructure, les fonctionnalités existantes, notamment en termes de fret et d'usage du triage d'Hourcade.

Améliorer la sécurité des circulations routières, ferroviaires, piétonnes, et des autres modes de déplacement . La suppression des 6 passages à niveau présents sur le tronçon a été intégrée aux aménagements afin d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de l'infrastructure.

- **Description des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux**

Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux concernent 12km de la ligne existante Bordeaux-Sète, du point kilométrique (pk) 1+500 au droit de la limite communale Bordeaux / Bègles, jusqu'au pk 13+500, au droit de l'avenue du Sable d'Expert sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans.

Ces aménagements consistent essentiellement en :

- la réalisation d'une troisième voie principale entre le triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans ;

Cette voie nouvelle est implantée côté est sur la majorité du linéaire, sauf pour le passage de la halte de Villenave-d'Ornon où elle est implantée côté ouest.

- la réalisation d'une quatrième voie au droit des points d'arrêt ;

Cette quatrième voie sera réalisée du même côté que la troisième voie. Elle permettra l'évitement des circulations TER omnibus en sens contraires.

- une réorganisation des circulations et réaménagement des voies, sans création de voie supplémentaire sur la ville de Bègles jusqu'au triage d'Hourcade ;

La voie T6 utilisée aujourd'hui pour le fret sera requalifiée en voie principale voyageurs.

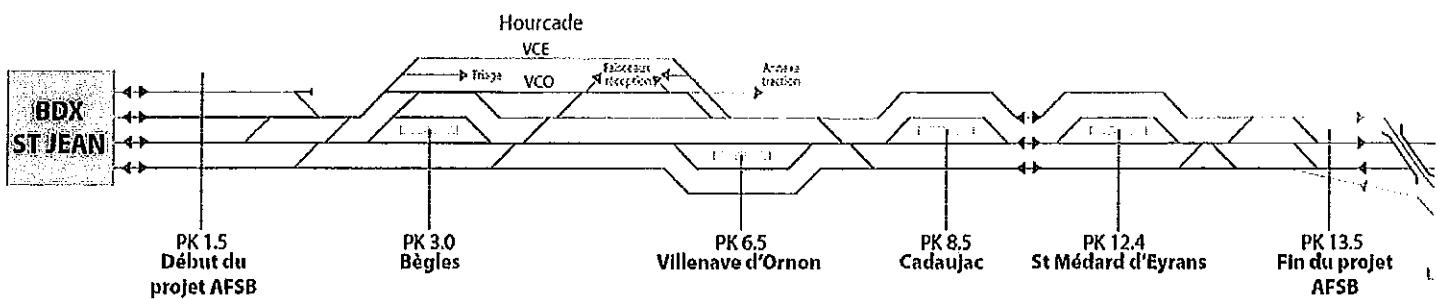
- un réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare existante de Bègles et des haltes existantes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;

- la suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.

Ces suppressions sont compensées par un réseau de rétablissements (voie latérales et franchissements) adéquat.

Une base travaux permettant d'assurer la construction du projet et la pose des équipements ferroviaires est prévue sur une partie du triage d'Hourcade au Sud de Bordeaux (communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon).

Le schéma de l'infrastructure projetée en sortie sud de Bordeaux est ainsi le suivant :



Le raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle se situe au-delà du pk 13 + 500. Ce point de raccordement est inclus dans le projet GPSO des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Le projet croise la rocade bordelaise, axe majeur de la circulation routière aux contraintes d'exploitation très forte. Un nouvel ouvrage d'art spécifique sera créé afin de franchir cette voie rapide.



ANNEXE 3
DESCRIPTION DETAILLEE DES PRESTATIONS

La liste ci-dessous présente les principales prestations assurées soit directement par RFF, ou des prestataires à désigner, soit par d'autres entités (commissions d'enquête par exemple).

Frais de maîtrise d'ouvrage et assistance à maîtrise d'ouvrage

Investigations préalables

- Compléments de relevés topographiques
- Poursuite des études géologiques, géotechniques et hydrologiques, compléments de sondages

Etudes de conception du projet

- Etudes techniques, fonctionnelles et environnementales
- Etudes ferroviaires : voie, signalisation, IFTE, EALE, telecom
- Dossier sécurité
- Etudes visualisation 3D pour mettre à disposition au cours de l'enquête publique loi sur l'eau / parcellaire / défrichement
- Etudes alimentation électrique par RTE (propositions techniques et financières)
- Etudes défrichement

Elaboration dossiers et documents

- Frais de maquettage et impression du dossier d'enquête publique

Communication et concertation

Frais d'enquête et logistique

- Frais d'huissiers pour les affichages et les constats
- Frais d'enquête (commission d'enquête)
- Frais de logistique pour l'enquête publique
- Consultation numérique (site Internet et autres dispositifs)



ANNEXE 4

CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES PRESTATIONS

Le calendrier prévisionnel simplifié des prestations est le suivant :

- Fin 2013 / début 2014 : campagne complémentaires notamment topographie et géotechnique
- 2014 Constitution du dossier d'avant-projet tracé, génie civil, terrassement assainissement, voie
- Mi 2015 lancement de l'enquête publique parcellaire / loi sur l'eau / défrichement
- 2015 Constitution du dossier d'avant-projet études ferroviaires



ANNEXE 5
DEVIS DETAILLE DU BESOIN DE FINANCEMENT
AVP des AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

MAITRISE D'OUVRAGE		en € H.T. courants
	Frais de MOA RFF	1 100 000
	CSPS	220 000
	AMO dont contrôle extérieur	570 000
	Concertation	220 000
	Frais d'enquête publique	110 000
MAITRISE D'ŒUVRE		
	Investigations complémentaires	1 100 000
	Etudes de conception du projet de niveau AVP	8 680 000
		12 000 000

Cette répartition budgétaire est indicative et pourra évoluer poste à poste.



ANNEXE 6

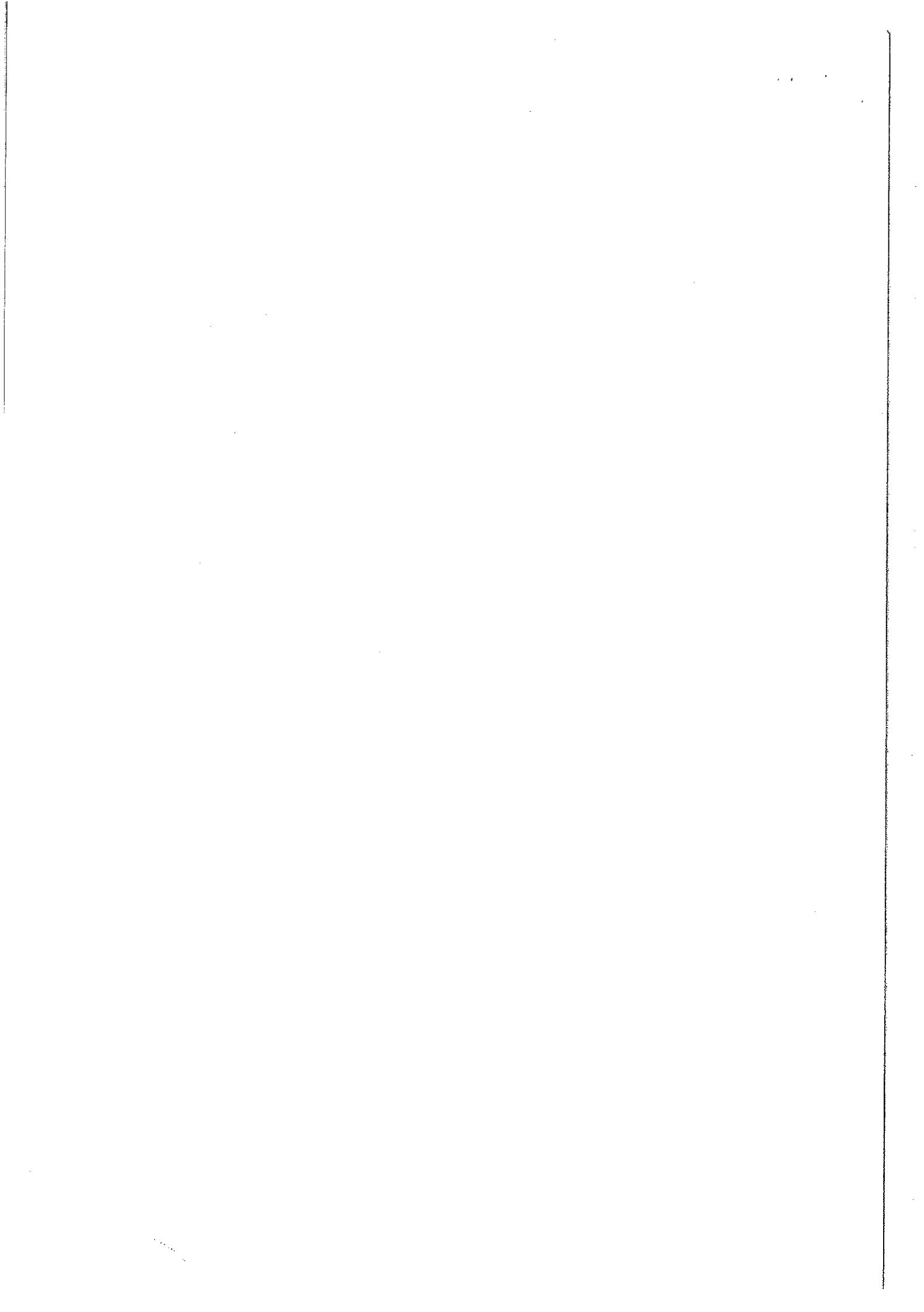
REPARTITION DU FINANCEMENT DES ETUDES SOLICITE AUPRES DES COLLECTIVITES D'AQUITAINE

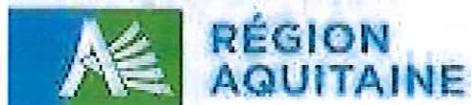
Hors subvention UE		
	Montant (en € courant)	%
Etat	3 000 000 €	25,0000
RFF	3 000 000 €	25,0000
Collectivités territoriales d'Aquitaine*	6 000 000 €	50,0000
Union Européenne	0	0
TOTAL	12 000 000 €	100,0000

* La Région Aquitaine qui s'engage au titre de la présente convention pour la totalité de la part des collectivités territoriales, envisage d'obtenir la prise en charge par d'autres collectivités d'Aquitaine de la moitié du montant total mis à sa charge par la présente convention selon la répartition indicative suivante, valant pour l'ensemble des collectivités concernées.

Hors subvention UE		
	Montant (en € courant)	%
Région Aquitaine	3 000 000 €	25,0000
Département de la Gironde	1 500 000 €	12,5000
Communauté Urbaine de Bordeaux	1 500 000 €	12,5000
TOTAL	6 000 000 €	50,0000







CPER 2007-2013 Convention

Relative au financement du programme
d'anticipation des acquisitions foncières
des Aménagements Ferroviaires au Sud
de Bordeaux
(ligne de Bordeaux à Agen)
Conditions particulières

Vérifié PFA le

SPIRE n°406 621	ARCOLE n°	SIGBC n° 1300513
-----------------	-----------	------------------



ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT, Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie, représenté par Monsieur le préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, Monsieur Michel DELPUECH, domicilié Préfecture de Région Aquitaine, Esplanade Charles de Gaulle, 33077 BORDEAUX CEDEX,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

LA REGION AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET , en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « **LA REGION** »

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 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Monsieur Alain QUINET, Directeur Général Délégué**, dûment habilité à cet effet

Ci-après désigné « **RFF** »

RFF, l'Etat et la Région étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »



SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ACTIONS A REALISER.....	5
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	6
ARTICLE 5. SUIVI DE LA REALISATION DES ACTIONS.....	6
5.1 <i>COMITE DE SUIVI DU GRAND PROJET N° 6 DU CONTRAT DE PROJETS.....</i>	6
5.2 <i>COMITE TECHNIQUE FONCIER DE L'OPERATION</i>	6
5.3 <i>COMITE DE PILOTAGE DE L'OPERATION</i>	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT	7
ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	7
<i>Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....</i>	7
PLAN DE FINANCEMENT	7
ENGAGEMENT DE LA REGION AQUITAINE.....	7
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	8
7.1 MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS.....	8
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	8
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	9

ANNEXES



Vu :

Le code des transports, article L 2111-9,

Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Le décret du 26 juillet 2012 portant nomination de M. Michel DELPUECH aux fonctions de préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, de la Région Aquitaine signé le 5 mars 2007, notamment le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du 3 juin 2013

La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013 signée le 16 octobre 2007 par le Préfet de région Aquitaine et le Président du Conseil Régional d'Aquitaine, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011 et son avenant n°2 en date du 2013

La convention cadre pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage RFF du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 signée le 18 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012 et son avenant n°2 en date du 2013

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

En application de la décision du CIADT du 18 décembre 2003, Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et responsable de la définition et de la conduite des études nécessaires à l'élaboration et à la justification des projets d'infrastructures nouvelles, a soumis à débat public en 2005 le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

A la suite de ces deux débats publics, le Conseil d'administration de RFF a pris la décision respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007 de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise en enquête d'utilité publique.

Afin de mener les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique des deux futures liaisons ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, en respectant la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007, les études ont été regroupées sous l'appellation Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'Etat, RFF et les deux régions concernées, Aquitaine et Midi-Pyrénées, a arrêté les principes d'organisation, de financement et de pilotage des études et une méthodologie d'études et de concertation innovante.

Pour en préciser les modalités, deux conventions de financement en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été signées entre l'Etat, RFF et les collectivités concernées, respectivement le 28 mars 2008 et le 15 janvier 2009.

Le 27 septembre 2010, le ministre en charge des transports a décidé du fuseau de passage et des fonctionnalités du GPSO.

Le 30 mars 2012, le ministère en charge des transports a approuvé le tracé du GPSO et ses fonctionnalités et fixé les conditions de poursuite des études et de la concertation et en particulier le lancement de l'enquête d'utilité publique dans le courant de l'année 2013. Cette décision ministérielle a



par ailleurs validé l'intégration d'un programme d'ensemble comprenant trois projets : les lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne, les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Sud-est de Bordeaux, et enfin les aménagements à réaliser sur le réseau existant au Nord de Toulouse.

La convention de financement signée le 30 octobre 2012 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Aquitaine et RFF ont permis à RFF de réaliser les premières acquisitions foncières par anticipation pour ce projet.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, l'Etat et la Région ont souhaité, par avenant en date 3 juin 2013 intégrer dans le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », au sein du projet de réalisation de lignes nouvelles à haute performance en Aquitaine, les études d'avant projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. Dans ce cadre, les partenaires ont retenu l'intérêt de pouvoir procéder à des acquisitions foncières par anticipation pour le projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

C'est l'objet de la présente convention.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention a pour objet de préciser la consistance et les conditions de la réalisation et de financement de la poursuite des actions foncières à conduire par anticipation sur la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, attendue fin 2014.

Elle complète les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent aux conventions de financement des études ou actions réalisées par RFF dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

Une discussion de négociation entre l'Association des Régions de France et Réseau Ferré de France est en cours sur la rédaction des conditions générales. L'issue de ces discussions pourra provoquer la production d'un avenant à la présente convention, afin d'intégrer les nouvelles dispositions des conditions générales ou en découlant.

Pendant la période transitoire, les partenaires conviennent que les dispositions des articles 6 à 12 (sauf partie générale du 8.1.1, 8.2, 10.1.1, 10.2.3, 10.3) et 17 à 18, ne s'appliquent pas y compris les références à la gestion ultérieure des ouvrages mentionnées aux articles 1, 3 et 13.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

RFF est maître d'ouvrage des actions qui font l'objet de la présente convention.

RFF pourra recourir à des prestataires qui seront choisis selon les règlements en vigueur après procédure d'appel d'offres.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ACTIONS A REALISER

Le programme des actions à réaliser au titre de la présente convention porte sur la conduite des acquisitions anticipées des biens bâtis situés dans les emprises des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux



Du fait de l'important dispositif de concertation et de communication accompagnant le programme GPSO, et des enquêtes publiques à venir dans un calendrier proche, la population locale a une connaissance précise du tracé approuvé par le ministre, ce qui affecte la fluidité du marché immobilier. L'objectif est de répondre à la situation inextricable dans laquelle se trouvent certains propriétaires ayant l'obligation de réaliser rapidement leur actif, en raison d'une mutation professionnelle, d'un divorce, etc. Les motifs seront définis de façon précise par RFF et ses partenaires (cf. art 5), car il s'agit d'appréhender un nombre restreint de situations d'urgence et pas de viser l'acquisition systématique des biens bâtis avant la déclaration d'utilité publique du projet.

Un premier dispositif a été mis en place pour la partie Aquitaine du GPSO, par convention du 30 octobre 2012, et il est prévu que les premières propositions soient présentées au comité technique foncier à l'automne 2013.

Ce premier dispositif prévoit, pour le département de la Gironde, un budget de 1,5M€ pour les projets de lignes nouvelles et des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux. Ce budget devrait être rapidement consommé, du fait des seuls besoins liés aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

Le présent dispositif complète le premier dispositif pour le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, permettant ainsi de renforcer les actions d'anticipation foncières sur ce projet.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des actions visées à l'article 1 est de trente-six (36) mois à compter de la signature de la présente convention par toutes les parties.

ARTICLE 5. SUIVI DE LA REALISATION DES ACTIONS

5.1 Comité de suivi du grand projet n°6 du contrat de projets

Le suivi des actions du grand projet n°6 sera assuré, dans le cadre des réunions biennuelles d'un comité technique, préparatoire au Comité Régional de Suivi du CPER 2007-2013, tel que prévu à la convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013.

5.2 Comité technique foncier (CTF)

Un comité technique foncier est mis en place et se réunit au minimum deux fois par an. Il est composé des co-financeurs du dispositif d'acquisitions foncières anticipées

Il est présidé par le préfet de département ou son représentant. Le secrétariat de ce comité technique est assuré par RFF.

Son rôle est de définir et d'orienter les actions à mener en matière d'anticipation foncière. Concernant l'*acquisition anticipée des biens bâtis*, le CTF définit dans un premier temps le processus et les critères de sélection des biens à acquérir par RFF qui seront validés par le Copil

Dans un deuxième temps, il sélectionne les biens éligibles et en informe le Copil.

5.3 Comité de pilotage

Des instances de gouvernances ont été mises en place dans le cadre des études du GPSO. Ces instances de gouvernance sont définies dans la convention relative au financement des études du GPSO.

En matière foncière, le comité de pilotage :



- veille au bon déroulement du programme d'anticipation foncière mis en œuvre par RFF, dans le respect des objectifs et du budget définis,
- assure la mise en cohérence des actions à l'échelle régionale, si nécessaire,
- décide des éventuelles évolutions du programme foncier.

ARTICLE 6. FINANCEMENT

Assiette de financement

Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à 2 000 000 € courants HT.

Plan de financement

Les **COCONTRACTANTS** s'engagent à participer au financement des actions décrites dans la présente convention, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre RFF	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	%
Etat	500 000	25,0000
RFF	500 000	25,0000
Région Aquitaine	500 000	25,0000
Autres collectivités(*)	500 000	25,0000
TOTAL	2 000 000 €	100,0000 %

(*) Voir article Engagement de la Région Aquitaine ci-dessous

RFF sollicitera auprès de l'Union Européenne, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), une subvention au taux maximal éligible, qui pourra contribuer au financement des actions visées par la présente convention.

La répartition des participations est donc susceptible d'être réduite dans l'hypothèse d'attribution de subvention par l'Union Européenne. Dans cette hypothèse, la participation de chaque cocontractant sera réduite au prorata de sa participation initiale.

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les actions couvertes par la présente convention.

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

Engagement de la Région Aquitaine

Afin de respecter le calendrier prévisionnel d'un démarrage des travaux en 2017, la Région Aquitaine s'engage sur le montant demandé aux autres collectivités territoriales d'Aquitaine concernées par les études objet de la présente convention, soit au total 500 000 euros, jusqu'à ce qu'un accord sur un plan de financement les incluant soit trouvé.

Une proposition de plan de financement répartissant la participation des collectivités territoriales est jointe à titre indicatif en annexe 6. L'Etat et la Région Aquitaine inviteront les collectivités territoriales à trouver un accord pour le cofinancement des études selon cette proposition. Une fois le plan de financement définitif arrêté, la présente convention fera l'objet d'un avenant afin d'actualiser le plan de financement d'origine et de permettre aux collectivités de participer aux comités de suivi des acquisitions.

Toute participation d'une autre collectivité territoriale viendra en déduction de l'engagement de la Région Aquitaine.



ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

RFF procède auprès **DES COCONTRACTANTS**, selon la clé de répartition définie dans l'article 6.2, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de leur participation respective en euros courants indiquée à l'article 6 ;
- après le démarrage des acquisitions, des acomptes en fonction de l'avancement, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des actions par le montant de la participation de chaque co-financeur. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des prestations visé par le Directeur d'Opération de RFF.
Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90% du besoin de financement tel que défini à l'article 6.
Au-delà de 90% cumulé, un appel de fonds supplémentaire peut être émis par RFF sur présentation d'un état des dépenses réellement comptabilisées.
- après achèvement de l'étude, RFF présente le relevé des dépenses comptabilisées. En cas de trop perçu RFF procède au remboursement correspondant. En cas de dépassement de l'estimation en euros courants, les Financeurs sont informés et la convention fera l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds. A défaut, afin de rétablir l'équilibre économique, RFF est susceptible de facturer des intérêts de retard au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

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
Etat	Cité Administrative rue Jules Ferry 33090 Bordeaux cedex	Service Mobilité, Transport et Infrastructures	05-56-24-82-80
Région Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 BORDEAUX Cedex	Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement	
RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction Finances et Trésorerie – Unité credit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier 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 simple, fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom DREAL Aquitaine/SMTI/Division Infrastructures – Pierre-Paul GABRIELLI

Adresse Cité Admnisitrative – rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux Cedex

Tél 05 56 93 32 00

Fax

E-mail Pierre-paul.gabrielli@developpement-durable.gouv.fr

Pour la REGION

Nom Pôle Aménagement, Transports, Urbanisme et Logement - Frederic TOBLER

Adresse 14 rue François de Sourdis – 33077 Bordeaux Cedex

Tél 05 57 57 81 75

Fax

E-mail frederic.tobler@aquitaine.fr

Pour RFF,

Nom Direction Régionale Aquitaine – SPI – Mathieu BARSACQ

Adresse 88/89 quai des Chratrons – CS 80004 -33070 Bordeaux Cedex

Tél 05 56 93 69 03

Fax

E-mail mathieu.barsacq@rff.fr

E-mail

Fait en Bordeaux exemplaires originaux,

A Bordeaux, le 20 NOV. 2013
Pour RFF,



A Bordeaux, le
Pour la Région



A Bordeaux, le 6 DEC. 2013
Pour l'Etat



Michel DELPUECH

ANNEXES

Annexe 1- conditions générales

Annexe 3 – description détaillée des actions

Annexe 3- proposition de plan de financement répartissant la participation des collectivités territoriales



ANNEXE 2

DESCRIPTION DETAILLEE DES ACTIONS

Les Acquisitions anticipées des biens bâtis situés dans les emprises du GPSO comprennent :

- Valeur vénale et indemnités accessoires
- Frais d'actes notariés
- Rémunération du négociateur foncier mandaté par RFF
- Petits travaux nécessaires à la mise en location éventuelle des biens acquis ou à l'entretien

2 000 000 €



ANNEXE 3

REPARTITION DU FINANCEMENT DES ACQUISITIONS FONCIERES ANTICIPEES SOLICITE AUPRES DES COLLECTIVITES D'AQUITAINE

Hors subvention UE		
	Montant (en € courant)	%
Etat	500 000 €	25,0000
RFF	500 000 €	25,0000
Collectivités territoriales d'Aquitaine*	1 000 000 €	50,0000
Union Européenne	0	0
TOTAL	2 000 000 €	100,0000

* La Région Aquitaine qui s'engage au titre de la présente convention pour la totalité de la part des collectivités territoriales, envisage d'obtenir la prise en charge par d'autres collectivités d'Aquitaine de la moitié du montant total mis à sa charge par la présente convention selon la répartition indicative suivante, valant pour l'ensemble des collectivités concernées.

Hors subvention UE		
	Montant (en € courant)	%
Région Aquitaine		
Département de la Gironde		
Communauté Urbaine de Bordeaux		
TOTAL	1 000 000 €	50,0000





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) «Financeur(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) Financeur(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 Financeur(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre RFF et le(s) Financeur(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 Financeur(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) Financeur(s).

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

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

Le(s) Financeur(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) Financeur(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) Financeur(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 caténaires).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financeur(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)	Frais de MOA de RFF
Besoin de financement	
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 Financeur(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financeur(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 Financeur(s)

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financeur(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financeur(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) Financeur(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantisent 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) Financeur(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 Financeur(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantisent 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 Financeur(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 révoltes, 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.