



**CONVENTION
relative au financement
des études d'avant-projet/projet
de remise en état de la ligne capillaire fret
dite « du Bec d'Ambès »**

Conditions Particulières

SPIRE n° 411 583

ARCOLE n°

SIGBC n°

Vérifié SAF le xx/xx/xxxx

Entre les soussignés,

Bordeaux Métropole représentée par son Président, Monsieur Alain JUPPÉ, domiciliée Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex, en application de la délibération du Conseil de la Métropole n°.....en date du201....,

Ci-après désignée « Bordeaux Métropole »

La **Région Aquitaine**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain Rousset domiciliée à l'Hôtel de Région, 14, rue François de Sourdis, 33077 Bordeaux cedex, en application de la délibération du Conseil régional n°2015..... en date du , ci-après désignée « la Région »,

Ci-après désignée « Région Aquitaine »

Et

SNCF Réseau, Etablissement Public national à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de SNCF RÉSEAU, ayant donné délégation de signature à Monsieur Alain AUTRUFFE, Directeur Régional Aquitaine / Poitou-Charentes

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

SNCF Réseau, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole étant désignés ci-après collectivement « les parties » et individuellement « une partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET DE LA CONVENTION	5
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	5
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	5
ARTICLE 4.	DUREE DE L'OPERATION	6
ARTICLE 5.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI.....	6
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	6
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	6
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	6
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	7
7.1	MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS	7
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	7
ARTICLE 8.	COMMUNICATION	7
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	8
ARTICLE 10.	DUREE DE LA CONVENTION.....	8
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Le réseau des lignes capillaires fret sans voyageurs classées de 7 à 9 par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC 7 à 9 SV) constitue un patrimoine important de SNCF Réseau, 4 300 km de lignes (14,5 % du réseau ferré national), y compris des voies de service et des raccordements, desservant environ 350 Installations Terminales Embranchées (ITE) soit près de 20% du parc (1 900 ITE au 1er janvier 2010). Ces lignes sont circulées par la plupart des entreprises ferroviaires de fret et sont l'origine et/ou la destination de 20 à 25 % du trafic fret.

Des investissements sont nécessaires pour pérenniser au moins une partie de ce réseau. Comme annoncé lors de la deuxième réunion de la conférence nationale fret le 12 février 2014, SNCF Réseau a effectué un diagnostic de l'ensemble de ces petites lignes et a ensuite lancé une démarche prospective sur le sujet, à la fois au niveau national avec les associations de chargeurs et de transporteurs et les filières économiques, et au niveau local avec l'ensemble des parties prenantes concernées pour une ligne donnée. Cette démarche proche des réalités du terrain permettra de mettre en évidence les enjeux associés à chacune des petites lignes dédiées au fret et de prendre ainsi les décisions adéquates, notamment en termes de renouvellement, de mise en place d'un mode de gestion adapté et de financement des investissements jugés nécessaires.

La ligne ferroviaire entre Bassens et le Bec d'Ambès, dite du « Bec d'Ambès », assure la liaison entre deux des huit implantations du grand port maritime de Bordeaux et supporte un trafic fret significatif de l'ordre de 500 000 tonnes brut par an.

Le Bec d'Ambès étant spécialisé dans la réception des navires pétroliers et chimiques et des usines pétrochimiques étant implantées sur le secteur, une grande partie du trafic est du transport de matières dangereuses captif du mode ferroviaire.

La préservation de la ligne est d'importance vitale pour les entreprises desservies qui totalisent environ 450 emplois directs.

Or il s'avère que cette ligne est arrivée à un niveau de vétusté, qu'il s'agisse de la plate-forme et/ou de la voie.

Depuis 2012, la ligne ferroviaire a été plusieurs fois fermée aux circulations avec des périodes pouvant attendre plusieurs semaines. La ré-ouverture n'a pu être faite qu'en réduisant la vitesse à 20km/h (50 km/h en vitesse nominale), une fermeture "définitive" à horizon de quelques mois est probable si des travaux de régénération ne sont pas entrepris.

Compte-tenu des spécificités de la zone (terrain instable, zone inondable, zone Natura 2000), le coût de renouvellement est important.

En s'inscrivant dans le cadre des réflexions de la conférence fret, SNCF Réseau a déjà lancé les discussions avec les parties prenantes de ce dossier sur le plan de financement des études et travaux nécessaires.

A l'issue des études, le besoin de financement définitif sera connu et permettra d'une part de finaliser le plan de financement global de l'opération dans le cadre des négociations menées notamment avec les embranchés, et d'autre part de rechercher le mode de gestion pérenne de la ligne avec l'ensemble des parties prenantes (y compris les embranchés et le Grand Port Maritime de Bordeaux) conformément au plan d'action de traitement du réseau capillaire fret.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La convention de financement a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études d'avant-projet / projet de remise en état de la ligne capillaire fret dite « du Bec d'Ambès ».

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- La consistance des études d'avant-projet/projet à réaliser,
- Les modalités d'exécution et de suivi des études d'avant-projet/projet,
- L'assiette de financement et le plan de financement,
- Les modalités de versement des fonds.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 2, qui s'appliquent aux conventions de financement des études d'avant-projet / projet réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études réalisées sur le domaine public ferroviaire, décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération consiste en la réalisation des études de niveau avant-projet et projet, permettant d'engager les travaux de remise en état de la ligne capillaire fret dite du Bec d'Ambès. Ces études seront réalisées sur la base du scénario arrêté conjointement lors du comité de pilotage du 19 février 2015, réuni à l'initiative du Préfet de la Région Aquitaine à savoir : 5 mois continus au printemps 2016 de préférence de mars à juillet. Le scénario retenu est présenté en annexe 1.

A l'issue du dossier d'initialisation, le programme retenu de l'opération comporte :

- Travaux hydrauliques :
 - Curage / nettoyage des fossés,
 - Remplacement de clapets,
- Travaux de plate-forme : confortement par inclusions rigides.
- Travaux voie : renouvellement de la voie principale avec renforcement de l'armement. L'état de la plate-forme nécessite que les travaux soient réalisés avec dépose de la voie. La régénération complète est à prévoir sur tout le linéaire de ligne concerné.

L'étude d'avant-projet / projet, comprend notamment :

- un dossier de synthèse, précisant notamment le programme de l'opération,
- les études techniques,
- une estimation affinée du coût de l'opération par composantes et par phases,
- un planning de réalisation de l'opération.

L'étude d'avant-projet / projet permettra de définir avec précision la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation.

Par ailleurs, le résultat des études permettra de finaliser le plan de financement définitif des travaux. La gestion des écarts par rapport au scénario arrêté conjointement sera présentée au comité de suivi tel que prévu à l'article 5.

ARTICLE 4. DUREE DE L'OPERATION

La durée prévisionnelle des études est estimée à 7 mois à compter de la notification du contrat au prestataire.

Le calendrier prévisionnel pourra évoluer sur justification du maître d'ouvrage.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

Un comité réunissant les représentants de SNCF RÉSEAU, la Région Aquitaine, Bordeaux Métropole, l'Etat et le Grand Port Maritime de Bordeaux suivra l'avancement de l'opération.

Ce comité de suivi se réunira autant que de besoin à l'initiative de l'une ou l'autre des parties et au moins une fois à l'issue des études de projet. Il permettra de s'accorder sur des orientations en cours, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage serait amené à prévoir une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue pour l'étude de projet.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

Le besoin de financement est évalué à 600 000 € courants HT, dont une somme forfaitaire de 30 000 € courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU conformément à l'article 8.1.1.1 des conditions générales relatif aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

6.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération décrite à l'article 3 ci-dessus, selon la clé de répartition suivante :

	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
BORDEAUX METROPOLE	33,3333 %	200 000 €
REGION AQUITAINE	33,3333 %	200 000 €
SNCF RÉSEAU	33,3333 %	200 000 €
TOTAL	100,0000 %	600 000 €

Les participations de la Région Aquitaine et de Bordeaux Métropole aux études d'avant-projet / projet, telles que présentées ci-dessus, viendront en déduction de leur participation dans le cadre du plan de financement global des travaux de remise en état de la voie ferrée.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds, selon la clé de répartition définie à l'article 6.2, selon l'échéancier suivant :

- 30% de la participation des parties à la signature de la convention,
- 65% à la présentation des résultats des études en comité de suivi,
- le solde, soit 5% de la participation, accompagné du décompte général et définitif des dépenses (DGD). Sur la base de celui-ci, SNCF RÉSEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les appels de fonds auprès des cofinanceurs de la présente convention porteront sur des montants facturés sans TVA.

Les sommes dues à SNCF RÉSEAU au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 40 jours, à compter de la date de réception de la facture. A défaut le montant dû serait passible d'une indemnisation calculée en utilisant le taux d'intérêt légal national majoré de deux points.

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

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	200	6214	594	SOGEFRPPHPO

7.2 Domiciliation de la facturation

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

Bordeaux Métropole	Direction du pôle finances Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex	05 56 99 85 47 fgarnier@bordeaux-metropole.fr
Région Aquitaine	Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33077 BORDEAUX CEDEX	05 57 57 80 00 cecile.blazquez@aquitaine.fr
SNCF Réseau 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. COMMUNICATION

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon explicite le logo type du maître d'ouvrage et ceux des partenaires financiers.

Les partenaires co-financeurs de la présente étude s'engagent à faire mention de la participation de chacun dans toute communication portant sur l'opération (articles de presse...).

ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole
Pôle Développement durable et rayonnement métropolitain
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex
Affaire suivie par : Jérôme Pigé
05 56 99 76 20
jpige@bordeaux-metropole.fr

Pour la Région

Région Aquitaine
Direction infrastructures et Logistique,
14, rue François de Sourdis
33077 BORDEAUX CEDEX
05 57 57 86 40
E-mail : cecile.blazquez@aquitaine.fr

Pour SNCF Réseau

Alain LOUYER – Chef du service administratif et financier
88, Quai des Chartrons CS 80004 – 33070 Bordeaux Cedex
05.56.93.54.00
05.56.93.54.28
alain.louyer@rff.fr

ARTICLE 10. DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de la signature du dernier signataire. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Fait, en trois exemplaires originaux,

A Bordeaux le
Pour SNCF Réseau

A Bordeaux le
Pour Bordeaux Métropole

Le Directeur Régional

Le Président

Alain AUTRUFFE

Alain JUPPÉ

A Bordeaux le
Pour la Région Aquitaine

Le Président

Alain ROUSSET

ANNEXES

Annexe 1 – Présentation du scénario retenu

Annexe 2 – Conditions générales

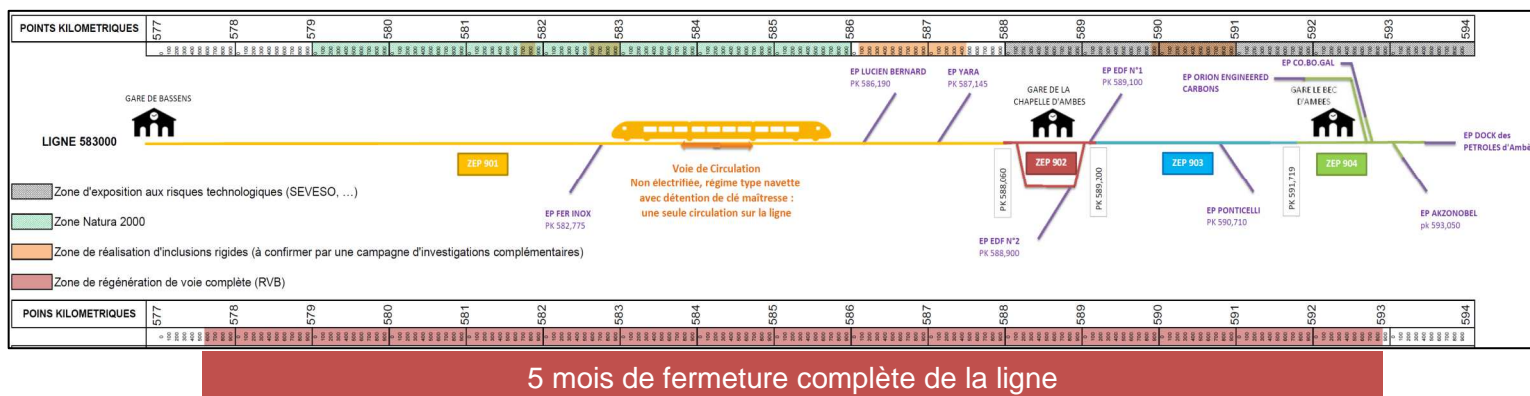
ANNEXE 1 – PRESENTATION DU SCENARIO RETENU

L'objectif du scénario retenu est de réaliser des travaux de confortement de la plateforme et des sols supports, et améliorer le drainage, afin de conserver une géométrie de voie correcte avec un coût de maintenance maîtrisé.

Les travaux consistent :

- à la réalisation d'un confortement lourd des sols supports par inclusions rigides sur des zones localisées sur un linéaire de 3100m,
- au renouvellement de voie et de ballast sur l'intégralité de la ligne,
- à la réalisation d'un confortement en géogrille de la plateforme sur l'intégralité de la ligne,
- au réaménagement et entretien des ouvrages hydrauliques et du réseau d'assainissement,

La régénération de l'ensemble de la voie est réalisée du km 577.627 au km 592.850. Son mode de réalisation est de 5 mois de fermeture complète de la ligne, tel que présenté sur le schéma de ligne ci-dessous :



La performance de la ligne après régénération est de 50 km/h (hors événement exceptionnel).



Convention de financement

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que:

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF Réseau" a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

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

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

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

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que : « Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants:

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

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

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

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

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

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

ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET

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

ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE

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

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

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

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

Ce comité a pour objet :

- d'informer le(s) Financier(s) de l'avancement des études et/ou travaux,

- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

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

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

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

7.1 Cas des ouvrages propriété de SNCF Réseau

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

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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, déverglacage, 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Les frais de gestion ultérieure par SNCF Réseau 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 SNCF Réseau.

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

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

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

Cas des projets > 500.000 €

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

Cas des projets < 500.000 €

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF Réseau
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, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subventions et sa gestion administrative.

A ce titre, SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 Financier(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financier).

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) Financier(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financier), 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 SNCF Réseau, 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, SNCF Réseau présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financier(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) Financier(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par SNCF Réseau

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, SNCF Réseau fait connaître au(x) Financier(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, SNCF Réseau en informe le(s) Financier(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 SNCF Réseau 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) Financier(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

ARTICLE 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

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

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

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

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

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau par courrier.

10.2.3 Modalités de paiement

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

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

10.3 Domiciliation de la facturation

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

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

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

11.1 Dispositions générales

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

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

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

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

11.2 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

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

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

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

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financier(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financier(s) s'engage(nt) à garantir SNCF Réseau 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 SNCF Réseau serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent à SNCF Réseau en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

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

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

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

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

ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

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

ARTICLE 14. RESILIATION

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

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

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à rembourser à SNCF Réseau, 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.

SNCF Réseau 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 SNCF Réseau, 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 SNCF Réseau.

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.