



Convention

Relative au financement des études de projet et des travaux des passages à niveau de la ligne Ravezies-Point de Graves (584 000) entre Bruges et Blanquefort

Conditions particulières

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

Vérifié SAP le xx/xx/yyyy

ENTRE LES SOUSSIGNES

Bordeaux Métropole, représentée par son président, Monsieur Alain JUPPE, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n°2015/ du conseil de Métropole en date du , rendu exécutoire le domiciliée Esplanade Charles de Gaulle 33076 BORDEAUX CEDEX ,

Ci-après désignée «**Bordeaux Metropole**»

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Alain Autruffe, Directeur Régional Aquitaine Poitou Charente**, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF Réseau et Bordeaux Métropole étant désignés 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'OPERATION.....	5
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	6
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
6.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	7
6.1.2	Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation	7
6.2	PRINCIPE DE FINANCEMENT	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

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Parmi les projets de la phase 3 de Bordeaux Métropole est inscrit la création de la ligne Tram-train du Médoc jusqu'à la Gare de Blanquefort. Ce projet du Tram-train du Médoc vise à créer une infrastructure nouvelle, dans un premier temps dédiée au Tramway, vers Blanquefort en débranchant le tramway ligne C au niveau de Cracovie.

L'emprise ferroviaire, propriété de SNCF RESEAU sera réutilisée à usage unique tramway et tram-train jusqu'à Beyerman, où un ouvrage de croisement en dénivelé avec la ligne 584 0000 (TER du Médoc) est prévu. Après Beyerman, un tracé neuf jouxtant cette ligne sera créé jusqu'au terminus de Blanquefort en parallèle de la voie existante situé à l'ouest. Les passages à niveau 4, 6, 9 et 12 de la ligne du Médoc seront traversés par la ligne Tram train du Médoc.

Sur la base des études de conception de Bordeaux Métropole sur ces passages à niveau (PN), SNCF RESEAU mène les études de niveau Avant-projet Projet (APO) et réalise les travaux de modification de ces passages à niveau, induits par la création de la ligne tram-train, pour le compte de Bordeaux Métropole.

Vu :

- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- Un protocole d'accord a été signé entre la Communauté Urbaine de Bordeaux, le conseil régional d'Aquitaine et Réseau ferré de France le 29 janvier 2010
- La convention relative au financement des études et travaux connexes du Tram-Train du Médoc signée le 08 mars 2012.
- L'avenant n °1 à la convention relative au financement des études et travaux connexes du Tram-Train du Médoc signé le 23 mai 2013.
- Arrêté préfectoral de la partie A du DPS (partie non circulée) en date du 24 juin 2013
- Arrêté préfectoral de la partie B du DPS (partie circulée) en date du 13 décembre 2013 avec réserves
- Avis EPSF sur le DPS partie B en date du 25 novembre 2013

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- La consistance des études et des travaux à réaliser sur les installations du réseau ferré national,
- Les modalités d'exécution et de suivi des études et des travaux,
- L'assiette de financement et le plan de financement,
- Les modalités de versement des fonds.

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

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

Bordeaux Métropole est maître d'ouvrage de l'opération Tram-train du Médoc.

SNCF RÉSEAU, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux sur ses infrastructures, décrits ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Cette opération a pour but d'intégrer la voie Tram-train dans le fonctionnement des passages à niveau de la ligne 584 000 entre le PN4 à Bruges et le PN 12 inclus à Blanquefort, c'est-à-dire le PN4, 6, 9 et 12.

Sur la base des études de conception menées par Bordeaux Métropole, SNCF RESEAU mène les études de niveau Avant-projet Projet (APO) et réalise les travaux de modification de ces passages à niveau, induits par la création de la ligne tram-train, pour le compte de Bordeaux Métropole.

S'agissant des PN 4 et 12 uniquement, SNCF RESEAU assurera en complément les études et les travaux de la pose de la voie ferrée pour le compte de Bordeaux Métropole, qui sera raccordée à la voie ferrée posée de part et d'autre de chacun de ces deux PN par Bordeaux Métropole.

Le dossier de sécurité de l'opération du Tram-train du Médoc sous maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole intègre les modifications de ces passages à niveau. Pour cela, SNCF RESEAU fournira à Bordeaux Métropole les études de niveau APO nécessaires à la constitution du dossier de sécurité. Ce dossier de sécurité sera validé par le STRMTG qui soumettra à l'EPSF la partie relative aux infrastructures ferroviaires.

Les études et travaux de la présente convention sont :

- travaux sur les installations existantes des passages à niveau du RFN et notamment :
- l'appropriation des études de conception transmises par Bordeaux Métropole,
 - la réalisation des études de niveau APO et la constitution d'un planning études, achat et travaux optimisé,

- l'exécution des travaux d'intégration de la voie Tram-train aux installations existantes,
 - la réalisation des essais et la mise à disposition de Bordeaux Métropole des passages à niveau pour la mise en service du Tram-train du Médoc en collaboration avec Bordeaux Métropole,
- études et prestations diverses sont :
- avis de conception des études des passages à niveau menées par Bordeaux Métropole livré fin mars 2015,
 - participation des équipes SNCF RESEAU au groupe de travail pour la définition des principes d'exploitation/maintenance effectuée sur l'année 2014,
 - pilotage et animation des équipes de productions exploitation et maintenance,
 - participation des équipes SNCF RESEAU aux réunions exploitation et maintenance,
 - rédaction et adaptation des procédures et documents opérationnels de maintenance et exploitation,
 - formation des agents maintenance et exploitation de SNCF RESEAU et de Bordeaux Métropole,
 - Assistance à Bordeaux Métropole pour essais et mise en service du TTM.

Une convention exploitation – maintenance finalisera les modalités d'exploitation et de maintenance entre Bordeaux Métropole et SNCF RESEAU.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

Le délai prévisionnel de réalisation des études et travaux tel que décrits à l'article 3, objet de cette convention, est de 28 mois à compter de la date de notification de la présente convention de financement signée des deux parties.

Cette durée prévisionnelle se décompose comme suit :

- 6 mois pour la reprise d'études Projet PN
- 22 mois pour la phase réalisation sur la base d'une durée d'un mois pour les essais tous systèmes menés par Bordeaux Métropole.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES ET TRAVAUX

Le suivi de l'exécution sera assuré lors des réunions de coordination entre les maîtres d'ouvrage ou leurs représentants.

Ces réunions permettront de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où un maître d'ouvrage serait amené à prévoir une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue pour l'opération. Ces réunions auront lieu à un rythme mensuel.

Au-delà des réunions entre maîtres d'ouvrage, des réunions de coordination entre le maître d'œuvre du projet TTM et le maître d'œuvre diligenté par SNCF Réseau seront organisées afin de garantir notamment la bonne prise en compte des interfaces de conception, de coordonner la production des études nécessaires à la constitution du dossier de réaliser les essais d'intégration.

Ces réunions auront lieu à un rythme qui sera défini par les MOE en fonction de l'état d'avancement de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût des études et travaux à mener par SNCF RESEAU mentionnés à l'article 3 est évalué à ce stade et aux conditions économiques de juin 2011 à 2 303 000 euros HT.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à 2 800 000 euros courants HT, dont une somme forfaitaire de 73 100 euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

SNCF Réseau précisera l'estimation financière et le besoin de financement des travaux à l'issue de la phase d'étude APO qu'elle effectuera.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en annexe 2.

6.2 Principe de financement

Bordeaux Metropole s'engage à financer 100% des études et travaux de la présente convention y compris les éventuels frais que ces études entraîneraient pour SNCF RESEAU à savoir les frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et éventuels frais de perturbations ferroviaires.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de Bordeaux Métropole selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20 % du besoin de financement en € courants, soit la somme de 560 000 euros.
- après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20 % est consommée, des acomptes effectués au moins tous les trimestres, fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le besoin de financement en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95 % du besoin de financement tel que défini à l'article 6.1.2.

après achèvement des travaux, SNCF Réseau présente le relevé des dépenses réellement engagées. SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde

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
Bordeaux Metropole	M. le Président de Bordeaux Metropole Pôle finances – Direction du budget et des finances Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex	Service exécution budgétaire 05.56.99.87.37 Mme Carine Vigna- Lobia
SNCF RÉSEAU	Direction Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Unité Credit management 01.53.94.32.52 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 ou fax ou courrier électronique à :

Pour Bordeaux Metropole

Nom Monsieur Alain JUPPE
Esplanade Charles de Gaulle
33076 BORDEAUX Cede

Pour SNCF RÉSEAU

Nom LOUYER Alain
Adresse 88/89 quai des Chartrons 33000 Bordeaux
Tél 05 56 93 69 13
Fax 05 56 93 54 26
E-mail alain.louyer@rff.fr

Fait, en 2 exemplaires originaux,

A Bordeaux, le Président [•]

Pour Bordeaux Metropole

A Bordeaux, le Directeur Territorial [•]

Pour SNCF RÉSEAU

ANNEXES

Annexe 1 – Conditions générales

Annexe 2 - Détail du coût estimé à dire d'experts de l'opération

Annexe 1 – Conditions générales

Annexe 2 Détail du coût estimé à dire d'experts de l'opération

Modification des PN	Coût CE juin 2011 (€)	Coût € courants (K€)
Travaux	1 248 000 €	1 516 300 €
Maitrise d'œuvre	589 200 €	715 800 €
Maitrise d'ouvrage	138 000 €	169 600 €
Total travaux de modification PN	1 975 200 €	2 401 800 €
Prestation avis de conception	23 400 €	28 500 €
Prestations exploitation - maintenance	250 800 €	305 000 €
Assistance pour essais et mise en service du TTM	53 500 €	65 000 €
TOTAL DE L'OPERATION	2 302 900	2 800 300
arrondi à	2 303 000	2 800 000



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) «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, 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) 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 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, 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 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 appliquée 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 SNCF Réseau
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, 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 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 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 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 SNCF Réseau

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, SNCF Réseau 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, SNCF Réseau 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 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) 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 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

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 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) Financeur(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantisent 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) 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 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/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 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 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 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.