

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 29 avril 2016	N° 2016-253

Convocation du 22 avril 2016

Aujourd'hui vendredi 29 avril 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kévin SUBRENAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Agnès VERSEPUY, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain SILVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
M. Alain DAVID à M. Jean-Pierre TURON
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Frédérique LAPLACE
Mme Brigitte COLLET à Mme Anne BREZILLON
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Arielle PIAZZA
M. Guillaume GARRIGUES à Mme Dominique IRIART
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU
M. Bernard LE ROUX à M. Jacques GUICHOUX
Mme Zeineb LOUNICI à M. Kévin SUBRENAT
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN
M. Thierry MILLET à M. Jacques MANGON
M. Jean-Louis DAVID à M. Stéphan DELAUX

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Dominique ALCALA à Mme Anne WALRYCK à partir de 12h30
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h35
M. Patrick BOBET à M. Michel LABARDIN à partir de 13h15
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 12h20
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas BRUGERE à partir de 11h45
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Gérard CHAUSSET de 9h45 à 11h25
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE-MARTIN à partir de 12h50
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE à partir de 12h50
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE jusqu'à 10h40
M. Yohan DAVID à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 11h25
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Emmanuelle CUNY à partir de 12h50
Mme Michèle FAORO à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 10h00
Mme Véronique FERREIRA à Mme BOST à partir de 11h30
M. Marik FETOUH à Mme Laurence DESSERTINE à partir 11h45 et à M. Fabien ROBERT à partir de 12h50
Mme Béatrice de FRANÇOIS à Mme Isabelle BOUDINEAU à partir de 12h35
Mme Magali FRONZES à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h50
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme FORZY-RAFFARD à partir de 12h35
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL PUECH jusqu'à 10h45 et à M. Pierre HURMIC à partir de 13h10
M. Bernard JUNCA à M. Patrick BOBET à partir de 12h05 et à Mme Chantal CHABBAT à partir de 13h15
M. Alain JUPPE à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h50
Mme Andréa KISS à Mme Emmanuelle AJON à partir de 12h35
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h30
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Jean-Jacques BONNIN à partir de 12h40
M. Pierre LOTHAIRE à M. Daniel HICKEL à partir de 12h10
Mme Christine PEYRE à Mme Agnès VERSEPUY à partir de 13h15
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 12h50
M. Patrick PUJOL à M. Nicolas FLORIAN à partir de 12h40
M. Benoit RAUTUREAU à M. Franck RAYNAL à partir de 12h50
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI de 11h00 à 12h00

M. Clément ROSSIGNOL PUECH à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 13h05
Mme Gladys THIEBAULT à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 10h00
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Solène CHAZAL à partir de 12h05
M. Thierry TRIJOLET à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 11h30
M. Alain TURBY à M. Michel DUCHENE à partir de 12h25
M. Michel VERNEJOUL à M. Gérard DUBOS à partir de 11h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 29 avril 2016	Délibération
	Direction générale Valorisation du territoire Mission stratégie territoriale et ingénierie	N° 2016-253

Ligne ferroviaire fret du bec d'Ambès : participation de Bordeaux Métropole au financement de la rénovation - Décision - Autorisation

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

D'une longueur de 15 km, la ligne ferroviaire du bec d'Ambès est exclusivement dédiée au transport de marchandises. Le trafic en est estimé à 250 trains par an, soit 5700 à 6000 wagons chargés. Compte tenu de l'activité de la zone industrielle d'Ambès, les marchandises transportées sont uniquement des matières dangereuses, dont le transport par la route serait problématique. Un wagon représente un trafic équivalent à 2,5 camions, soit un trafic évité d'environ 15 000 camions par an.

Les wagons empruntant la ligne transitent pour la plupart par la plateforme d'Hourcade, à partir de laquelle ils sont répartis vers leur destination finale.

Une régénération nécessaire

La ligne est aujourd'hui en très mauvais état, obligeant à de fréquentes interruptions totales du trafic extrêmement préjudiciables à l'activité industrielle.

SNCF Réseau (ex-RFF / Réseau Ferré de France) invoque différentes raisons à ce mauvais état :

- d'une part, un vieillissement « normal » de la ligne, construite il y a 90 ans ;
- d'autre part, la tempête de 1999, qui a généré d'importants désordres hydrauliques sur le territoire de la presqu'île d'Ambès, conduisant à déstabiliser le soubassement de la plateforme.

SNCF Réseau indique que les opérations habituelles de maintenance, autour de fermetures sur de courtes durées, ne permettent plus de faire face à la situation. SNCF Réseau propose donc, soit de procéder à la fermeture définitive de la ligne, soit d'investir dans sa régénération.

L'hypothèse d'une fermeture étant inenvisageable au regard de ses conséquences sur l'économie de la presqu'île d'Ambès, et donc de la Métropole, l'Etat a demandé à SNCF Réseau de travailler sur des scénarios de régénération.

Modalités de la régénération

En partenariat avec les industriels, les services de l'Etat et les collectivités (Région Aquitaine et Bordeaux Métropole), différents scénarios envisagés par SNCF Réseau ont été étudiés. Le meilleur compromis a été recherché entre :

- faisabilité technique ;
- soutenabilité financière ;
- impact sur l'activité industrielle au regard de la période et de la durée de fermeture de la ligne.

A l'issue de plusieurs réunions, le scénario retenu a les caractéristiques suivantes :

- régénération de la voie sur l'ensemble du tracé (rails + traverses) ;
- curage et remise en état des fossés de drainage de la voie ;
- réalisation d'inclusions rigides en béton sur différents tronçons d'une longueur totale de 3 km permettant de stabiliser la plateforme là où c'est nécessaire ;
- fermeture complète de 5 mois maximum de mars à juillet 2016 ;
- coût estimatif de 19,5 M€ courants hors taxes aux conditions économiques d'octobre 2014, soit 20,135 M€ courants.

Compte tenu de l'urgence à réaliser les travaux de réhabilitation pour éviter la fermeture de la voie, ce scénario a conduit à limiter les interventions sur les fossés, considérés comme des zones humides, en dessous du seuil de 1 ha. Une simple déclaration au titre de la loi sur l'eau (art. R 214-1 du code de l'environnement) a ainsi été nécessaire. Au-delà de 1 ha, une procédure d'autorisation aurait dû être engagée, incompatible avec le calendrier de l'opération.

Etudes d'avant-projet / projet

Afin de respecter le calendrier prévisionnel des travaux, avec fermeture complète de la ligne au printemps 2016, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole ont signé le 1^{er} septembre 2015 avec SNCF Réseau une convention pour le financement des études d'avant-projet/projet. La Région et Bordeaux Métropole ont ainsi contribué à hauteur de 200 k€ chacune au coût de ces études, estimé à 600 k€. Cette contribution vient en avance de leur participation au financement de l'ensemble de l'opération.

Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement prévisionnel de l'ensemble de l'opération (études + travaux) est basé sur :

- une contribution de l'Etat à hauteur de 6 M€ courants, inscrite au contrat de plan Etat-Région 2015/2020 ;
- une participation forfaitaire de SNCF Réseau, estimée à 2,27 M€ prenant en compte les économies qui seront réalisées dans la durée sur les coûts de maintenance de la ligne, grâce à sa régénération complète ;
- une subvention européenne de 20% du coût des études et travaux, dans le cadre du programme RTE-T (réseau de transport trans-européen).

Sur la base du montant prévisionnel des études et travaux, et après déduction de ces différentes contributions, le solde restant à financer est réparti entre la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes, pour 75 %, et Bordeaux Métropole, pour 25%, conformément aux engagements pris dans le cadre du volet métropolitain du contrat de plan Etat-Région 2015/2020.

	Etudes	Travaux	Total	% à titre indicatif
Etat		6 000 000 €	6 000 000 €	29,7989%
Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes	200 000 €	5 678 500 €	5 878 500 €	29,1954%
Bordeaux Métropole	200 000 €	1 759 500 €	1 959 500 €	9,7318%
SNCF Réseau	200 000 €	2 070 000 €	2 270 000 €	11,2739%
Union européenne (UE)	4 027 000 €		4 027 000 €	20,0000%
			20 135 000 €	100%

Plan de financement prévisionnel sur la base d'un coût total de 20,135 M€ courants

La participation prévisionnelle de Bordeaux Métropole s'établit ainsi à 1 959 500 € pour l'ensemble de l'opération, dont 200 000 € ont dès à présent été contractualisés sur le volet études (convention signée le 1^{er} septembre 2015, financement au titre du budget 2015) et 1 759 500 € pour les travaux (crédits prévus au budget 2016).

Ce plan de financement est conforme aux engagements pris au contrat de plan Etat-Région 2015/2020, reposant sur les participations suivantes :

- ✓ Etat : 6 M€
- ✓ Région : 6 M€
- ✓ Bordeaux Métropole : 2 M€

Devenir de la ligne

Le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB), en partenariat avec SNCF Réseau, étudie la possibilité de reprendre en gestion la ligne ferroviaire d'Ambès, une fois les travaux réalisés. La procédure envisagée prévoit le transfert de gestion de la ligne par SNCF Réseau au GPMB. Une société ad hoc est en cours de création pour assurer l'exploitation de la ligne. Les actionnaires de cette société seraient à la fois le GPMB, SNCF Réseau et une société spécialisée dans la maintenance ferroviaire.

L'intérêt de ce transfert, qui conduirait à sortir la ligne du réseau ferré national, serait de construire un modèle économique permettant de pérenniser son fonctionnement, en associant les industriels à sa gestion et en répercutant de façon plus transparente les coûts de maintenance sur les utilisateurs de la ligne.

Ce transfert conduira par ailleurs à réviser à la hausse la participation de SNCF Réseau aux travaux de remise en état, dans la perspective que SNCF Réseau fasse l'économie de l'ensemble des coûts de maintenance de l'infrastructure, aujourd'hui considérée comme structurellement déficitaire.

Il permettrait enfin, conformément aux attentes exprimées par la Ville d'Ambarès-et-Lagrave, d'envisager la réalisation d'un tracé alternatif de la partie Sud de la voie, avec un raccordement direct au faisceau ferroviaire de la zone industrialo-portuaire de Bassens, via la zone de Sabarèges,

Au regard de l'intérêt tant territorial que fonctionnel et financier que représente cette voie pour la métropole, il est nécessaire que le comité de suivi constitué pour suivre la réalisation des travaux perdure afin de suivre également les modalités de la procédure de transfert de gestion de l'exploitation de la ligne au GPMB.

Plan de financement définitif

Le plan de financement définitif de l'opération sera établi sur la base :

- ✓ du décompte général et définitif (DGD) de l'ensemble de l'opération (études + travaux) produit par SNCF Réseau ;
- ✓ du calcul de la participation définitive de SNCF Réseau à l'opération, tenant compte du transfert de la ligne au GPMB.

Un « reste à financer » sera ainsi calculé :

Reste à financer = DGD – participation Etat (6 M€) – participation SNCF Réseau – subvention UE

Ce « reste à financer » sera réparti comme suit :

- ✓ 75 % pour la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes
- ✓ 25% pour Bordeaux Métropole

Mesures environnementales

Les mesures environnementales rendues nécessaires par les travaux ont été définies par arrêté préfectoral :

- ✓ du 11 février 2016 pour ce qui concerne la destruction de zones humides ;

- ✓ du 26 février 2016 pour ce qui concerne la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats.

Le programme nécessaire à la mise en œuvre de ces mesures n'est pas encore définitivement arrêté. Lorsqu'il le sera, le financement des mesures à mettre en œuvre fera l'objet d'un avenant à la convention ci-annexée.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L5217-2, donnant compétence à la Métropole en matière de « création, aménagement et gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire »,

VU le Contrat de plan Etat / Région 2015/2020 pour l'Aquitaine, signé le 23 juillet 2015,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2015/0695 du 30 octobre 2015, autorisant la signature du volet métropolitain du Contrat de Plan Etat/Région 2015/2020,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2015/0442 du 10 juillet 2015, autorisant la participation financière de Bordeaux métropole aux études d'avant-projet / projet de remise en état de la ligne capillaire fret dite « du bec d'Ambès » et la signature de la convention correspondante,

VU la convention du 1^{er} septembre 2015, entre SNCF Réseau, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole, relative au financement des études d'avant-projet / projet de remise en état de la ligne capillaire fret dite « du bec d'Ambès »,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE la ligne ferroviaire du bec d'Ambès, dédiée exclusivement au trafic fret, est indispensable au bon fonctionnement économique de la zone industrialo-portuaire d'Ambès,

CONSIDERANT QUE la ligne ferroviaire du bec d'Ambès permet le transport de matières dangereuses, produites sur la zone industrialo-portuaire d'Ambès, et pour lesquelles un transport alternatif par la route ne peut être envisagé,

CONSIDERANT QUE le niveau de vétusté de la ligne ferroviaire du bec d'Ambès se traduit par des arrêts récurrents et prolongés de la circulation, pour travaux de maintenance,

CONSIDERANT QUE SNCF Réseau souhaite entreprendre des travaux de rénovation complète de la voie, afin de garantir dans la durée des conditions de circulation satisfaisantes pour les industriels utilisateurs,

CONSIDERANT QUE la participation de Bordeaux Métropole au financement de ces travaux se justifie au regard des retombées économiques attendues en terme de développement de l'activité de la zone industrialo-portuaire d'Ambès,

DECIDE

Article 1 : d'autoriser la participation financière de Bordeaux Métropole aux travaux de remise en état de la ligne capillaire fret dite « du bec d'Ambès ». Le coût total des études et travaux est estimé à 20 135 000 € courants HT.

La participation définitive de Bordeaux Métropole est estimée à 1 959 500 €, et sera calculée sur la base du décompte général et définitif de l'ensemble de l'opération (études + travaux), produit par SNCF Réseau, déduction faite des participations définitives de l'Etat, de SNCF Réseau et de l'Union européenne. Le « *reste à financer* » ainsi calculé sera réparti comme suit :

- ✓ 75 % pour la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes
- ✓ 25% pour Bordeaux Métropole

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention ci-annexée entre l'Etat, Bordeaux Métropole, la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes le Grand port maritime de Bordeaux et SNCF Réseau, relative au financement des études d'avant-projet/projet et des travaux de remise en état de la ligne capillaire fret dite « du bec d'Ambès ».

Cette convention annule et remplace la convention du 1^{er} septembre 2015 sus-visée.

Les participations financières déjà versées par Bordeaux Métropole au titre des études d'avant-projet/projet seront déduites du premier appel de fonds émis par SNCF Réseau au titre de cette nouvelle convention.

Article 3 : la participation attendue de Bordeaux Métropole, d'un montant total de 1 959 500 €, se répartit comme suit :

- ✓ 200 000 € ont été engagés au budget principal de l'exercice 2015 sur la ligne budgétaire chapitre 204, article 204183, fonction 824 ;
- ✓ 1 759 500 € seront engagés au budget principal de l'exercice 2016 sur la ligne budgétaire chapitre 204, article 2041723, fonction 832.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 29 avril 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 MAI 2016	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 4 MAI 2016	la Vice-présidente,
	 Madame Claude MELLIER



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



Convention

Relative au financement
des études d'avant-projet/projet et des travaux de remise en état
la ligne capillaire fret dite du « Bec d'Ambès »
(ligne 583 000)

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer), représenté par Monsieur le Préfet de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, Préfet de la Gironde,

Ci-après désigné « L'ETAT »

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 du.....,

Ci-après désignée « Bordeaux Métropole »

La Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes, représentée par le Président du Conseil Régional Aquitaine Limousin Poitou-Charentes, 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°en date du.....,

Ci-après désignée « La Région ALPC »

Le Grand Port Maritime de Bordeaux, représenté par Monsieur Christophe MASSON, Directeur Général et Président du Directoire, 152, Quai de Bacalan, CS 41 320, 33082 Bordeaux,

Ci-après désigné « Le Grand Port Maritime de Bordeaux »

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 17 rue Jean-Philippe Rameau 93212 La Plaine Saint Denis, représenté, le président de SNCF RESEAU, ayant donné délégation de signature à Monsieur Alain AUTRUFFE, Directeur Territorial Aquitaine et Poitou-Charentes,

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

SNCF Réseau, l'ETAT, Bordeaux Métropole, la Région ALPC, le Grand Port Maritime de Bordeaux, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	6
ARTICLE 4.	COMPOSITION DU COMITE DE SUIVI	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	7
5.1.1	COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	7
5.1.2	PLAN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION.....	8
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	8
5.3	FINANCEMENT DE L'UNION EUROPEENNE	9
5.4	PARTICIPATION FINANCIERE DE SNCF RESEAU	10
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	10
6.1	APPELS DE FONDS EN DIRECTION DE L'ETAT.....	10
6.2	APPELS DE FONDS EN DIRECTION DE LA REGION ET DE BORDEAUX METROPOLE	10
6.3	SOLDE DE LA PARTICIPATION DE LA REGION ET DE BORDEAUX METROPOLE.....	11
6.4	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	12
6.5	DELAIS DE CADUCITE	12
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DU CHANTIER.....	12
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	13
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Vu :

- La loi du 4 août 2014, portant sur la création d'un groupe public ferroviaire constitué d'un établissement public « mère » et de deux établissements « filles », d'une part le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et d'autre part l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités)
- La convention financière entre l'Etat et RFF, relative au financement et travaux d'urgence de remise en état de la ligne capillaire dite « du Bec d'Ambès » signée le 12 décembre 2014, modifiée par l'avenant n°1 en date du 26 novembre 2015
- Le contrat de plan Etat / Région Aquitaine 2015/2020 signé le 23 juillet 2015
- La délibération du Conseil de la Métropole N° 2015/0695 en date du 30 octobre 2015 relative au contrat de plan Etat Région 2015/2020 : signature du volet métropolitain
- Les délibérations du Conseil Régional n° 2015.865 CP en date du 01/06/2015 concernant le financement des études, n°2015.2026 CP en date du 2/11/2015 concernant le financement des travaux de la ligne Bassens Bec d'Ambès et n°2016. CP du 25 avril 2016 approuvant la convention
- La convention relative au financement des études d'avant-projet/projet de remise en état de la ligne capillaire fret dite du Bec d'Ambès » signée le 1^{er} septembre 2015, par le Président de Bordeaux Métropole, le Président du Conseil Régional Aquitaine et le Directeur territorial Aquitaine Poitou Charentes de SNCF Réseau
- La notification de décision d'attribution d'INEA (the Innovation & Networks Executive Agency) référencée INEA/CEF/TRAN/A2014/1049643, en date du 9/12/2015
- L'arrêté préfectoral en date du 26 février 2016 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats
- L'arrêté préfectoral en date du 11 février 2016 portant prescriptions spécifiques à déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement relative à la régénération de la ligne ferroviaire du Bec d'Ambes

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 (1900 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 pour les usines pétrochimiques 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'une importance vitale pour les entreprises desservies qui totalisent environ 450 emplois directs. Or il s'avère que cette ligne est parvenue à un niveau de vétusté important, qu'il s'agisse de la plate-forme et/ou de la voie.

Après plusieurs périodes de fermeture de la ligne depuis 2012, une fermeture « définitive » à l'horizon de quelques mois est probable si les 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.

Bordeaux Métropole, la Région Aquitaine et SNCF Réseau ont pris des engagements réciproques qui ont défini les modalités de financement et de réalisation des études d'avant-projet / projet dans le cadre d'une convention de financement signée le 1^{er} septembre 2015.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études d'avant-projet/projet et des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles annulent et remplacent les termes de la convention des études d'avant-projet/projet signée par SNCF RESEAU, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole, le 01 septembre 2015.

Elles complètent, amendent et précisent 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. DESCRIPTION DE L'OPERATION

La ligne 583 000 reliant la ville de BASSENS au BEC D'AMBES sur 15 km assure une part importante du trafic ferroviaire FRET régional. Cependant, cette ligne a un coût de maintenance très élevé, la géométrie de la voie n'étant pas stable et nécessitant très régulièrement des reprises par bourrage.

Depuis le 18/04/2012 une limitation à 20 km/h a été imposée en raison de l'évolution de la dégradation de l'ensemble plate forme et voie. Cette limitation de vitesse est toujours actuellement en vigueur en raison de l'impossibilité de maintenir une géométrie pérenne. Des mesures complémentaires d'interdiction de circulation sont imposées par périodes de fortes chaleurs.

Le projet d'investissement étudié permettra un retour à une exploitation à une vitesse maximale de 50km/h conformément à l'exploitation initiale de la ligne. Il permettra également la suppression définitive de certains Passages à Niveau, d'Installations Terminales Embranchées et de deux voies de services en gare de La Chapelle. Il est nécessaire d'insérer des inclusions rigides dans le sol trop meuble pour supporter les charges ferroviaires.

L'opération dans ses volets études et travaux est décrite dans le dossier de synthèse du projet. Le programme retenu à l'issue de la phase projet, pour lequel SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage sur le domaine public ferroviaire, est décrit en **Annexe 2**.

Le programme de l'opération ne tient pas compte des études et des travaux découlant de l'arrêté préfectoral, en date du 26 février 2016, portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats, ni de l'arrêté préfectoral en date du 11 février 2016 portant prescriptions spécifiques à déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement relative à la régénération de la ligne ferroviaire du Bec d'Ambes Après définition d'un cahier des charges, le programme nécessaire à la mise en œuvre de ces mesures fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle des études d'avant-projet/projet est de **7** mois, à compter de notification du contrat au prestataire.

La durée préparatoire des travaux est de **4** mois.

La durée prévisionnelle des travaux est de **5** mois (planifiés de mars à juillet 2016), à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. COMPOSITION DU COMITE DE SUIVI

Un Comité de Suivi est mis en place. Il constitue l'instance de décision associant les différents partenaires.

Il comprend les partenaires signataires de la présente convention :

- o Le Préfet de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ou son représentant,
- o Le Président du Conseil Régional Aquitaine Limousin Poitou-Charentes ou son représentant,
- o Le Président de Bordeaux Métropole ou son représentant,
- o Le Président du Grand Port Maritime de Bordeaux ou son représentant,
- o Le Directeur Territorial Aquitaine Limousin Poitou-Charentes de SNCF Réseau ou son représentant.

Il est présidé par le Préfet de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ou son représentant.

En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités à participer au Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi suit et valide le déroulement et le contenu du projet.

Le Comité de Suivi se réunit :

- sur proposition de SNCF Réseau ou d'un autre signataire,
- à la demande des partenaires signataires,
- en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et sur des modifications du programme, du coût ou du délai de réalisation.

En vue de la tenue du Comité de Suivi, SNCF Réseau proposera à chaque partenaire signataire un ordre du jour prévisionnel avant la date de réunion. Les documents support du comité de suivi seront transmis aux participants en amont de la séance.

A l'issue du Comité de Suivi, SNCF Réseau adressera à chaque partenaire signataire, dans un délai de 15 jours, un compte rendu accompagné des documents présentés en réunion, pour validation. Les observations seront adressées à la DREAL Aquitaine Limousin Poitou-Charentes chargée de la diffusion du compte-rendu définitif.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études d'avant-projet/projet et des travaux est fixée, aux conditions économiques de **octobre 2014** à : 19 501 132 €HT. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement pour les études avant-projet/projet et des travaux est évalué à **20 135 000€** courants HT dont, en dérogation de l'article n°6.2 de l'annexe 1 des Conditions Générales, une somme de 491 000 euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

L'indice de référence est l'indice **TP01**. La valeur de référence (octobre 2014) est de **106,5**.

5.2 Plan de financement

La participation de SNCF RESEAU aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire, à hauteur de 2 270 000 euros courants, sous réserve des dispositions de l'article 5.4.

La participation de l'Etat est forfaitaire, à hauteur de 6 000 000 euros courants.

Les clés de financement de la Région **Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes** et de Bordeaux Métropole sont recalculées sur un besoin de financement hors participation de SNCF RÉSEAU dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1 du code des transports, et en tenant compte du fait que la participation de l'Etat est forfaitaire et que la clé de financement de l'Union Européenne est fixée à 20 %.

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Phases AVP/PRO REA	Clé de répartition %²	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	29,7989%	6 000 000 €
Région	29,1954%	5 878 500 €
Bordeaux Métropole	9,7318%	1 959 500 €
Union Européenne	20,0000%	4 027 000 €
SNCF RÉSEAU	11,2739%	2 270 000 €
TOTAL	100,0000 %	20 135 000 €

² Les participations de l'Etat et de SNCF Réseau étant forfaitaires, les pourcentages de la participation de Bordeaux Métropole et de la Région ALPC sont donc donnés à titre indicatif. La répartition se fera 25%, 75 % comme indiqué dans l'article 6.3 déduction faite de la participation effective de l'Europe.

Pour rappel ci-dessous, le plan financement de la convention d'avant-projet/projet signée le 01 septembre 2015 entre SNCF RESEAU, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole

Phase AVP/PRO	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Région	33,3333%	200 000 €
Bordeaux Métropole	33,3333%	200 000 €
SNCF RÉSEAU	33,3333%	200 000 €
TOTAL	100,0000 %	600 000 €

Le programme de mise en place des mesures compensatoires environnementales découlant de l'arrêté préfectoral en date du 26 février 2016, portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats et de l'arrêté préfectoral en date du 11 février 2016 portant prescriptions spécifiques à déclaration en application de l'article L214-3 du code de l'environnement relative à la régénération de la ligne ferroviaire du Bec d'Ambès, n'est pas pris en compte dans le cadre de la présente convention. Après étude des impacts de ces mesures, à la fois sur le programme et le coût de l'opération, la présente convention fera l'objet d'un avenant destiné à intégrer le programme ainsi que le coût de celui-ci se traduisant alors par un nouveau plan de financement à négocier entre tous les partenaires du projet.

5.3 Financement de l'Union Européenne

SNCF Réseau mandate le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) conformément à la convention de financement européen en date du 30/11/2015, Grant agreement for Action 2014-FR-TA-0506-W – « Rail2Bordeaux – Rail connections to the port of Bordeaux maritime node of the Atlantic Corridor »). Le GPMB prend en charge la demande de financement européen et sa gestion administrative. Cette demande est basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

Le GPMB s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés. Le GPMB s'engage également à procéder aux appels de fonds auprès de l'Union Européenne à un rythme compatible avec, d'une part, les règlements européens et, d'autre part, les besoins de financement du projet objet de la présente convention. Le GPMB s'engage enfin à reverser à SNCF Réseau les sommes perçues de la part de l'Europe conformément au Grant agreement et relatives au programme de réalisation visé à l'article 2 de la présente convention.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la bonne réalisation du programme visé à l'article 2 de la présente convention dans les conditions du Grant agreement. SNCF Réseau s'engage à fournir au GPMB en temps utiles tous les éléments justificatifs du déroulement du programme ainsi que tout complément qui pourraient être sollicités par l'agence INEA au titre du Grant agreement.

Enfin, SNCF Réseau s'engage à reverser au GPMB toutes les sommes qui pourraient être réclamées par l'agence INEA au titre du Grant agreement.

Si la participation de l'Europe était différente des 20% du montant du projet global (20 135 000 €) soit 4 027 000 €, les partenaires cofinanceurs rechercheront alors des financements complémentaires auprès des autres collectivités locales. A défaut d'autres sources de financement, la contribution des cofinanceurs (en dehors de celles de SNCF Réseau et de l'Etat) serait réajustée au prorata de leur participation respective. Un avenant à la présente convention serait alors établi pour réajuster la

participation des financeurs hors SNCF Réseau et l'Etat. Le cas échéant SNCF Réseau présentera un nouveau solde.

5.4 Participation financière de SNCF Réseau

La participation financière de SNCF Réseau a été calculée dans l'hypothèse où elle continue à assumer la gestion pleine et entière de la ligne.

Le GPMB et SNCF Réseau mènent en accord avec les services de l'Etat, le projet de fermeture administrative de la ligne et son transfert de gestion à une société filiale du GPMB.

Un tel transfert de gestion augmenterait la capacité contributive de SNCF RESEAU au projet, sur la base des économies complémentaires nettes de maintenance qu'il permettrait, en prenant en compte le niveau de risque résiduel pour SNCF Réseau, dans le cas où ce dernier serait partie prenante dans la société de gestion de la voie.

SNCF Réseau partagera avec les cofinanceurs les éléments du calcul permettant de définir sa capacité contributive.

Le montant correspondant viendrait en atténuation des participations financières de la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes et de Bordeaux Métropole au prorata de leur contribution initiale.

Un avenant à la présente convention fixera le cas échéant, les montants en jeu.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Appels de fonds en direction de l'Etat

Aucun appel de fonds ne sera présenté à l'État au titre de la présente convention particulière, conformément aux termes de l'avenant n°1, en date du 26 novembre 2015, à la convention financière du 12 décembre 2014 entre l'Etat et SNCF Réseau, relative au financement des travaux. L'article 7 modifié par l'avenant précité fixe les modalités de règlement des 6 000 000 € dus au titre de la participation financière forfaitaire de l'État sur cette opération.

6.2 Appels de fonds en direction de la Région et de Bordeaux Métropole

Conformément aux conditions générales ci-annexées, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de la Région et de Bordeaux Métropole, selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de leur participation en euros courants sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération ; les fonds déjà reçus pour le financement des études d'avant-projet/projet dans le cadre de la convention signée le 01 septembre 2015 par SNCF RESEAU, la Région Aquitaine et Bordeaux Métropole, soit 190 000 € pour chacun des partenaires, seront déduits de ce premier appel de fonds.
- Après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur à la phase travaux en euros courants (cf §5.2). Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80 %, les demandes de versements d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant en euros courant défini au plan de financement.

6.3 Solde de la participation de la Région et de Bordeaux Métropole

A l'issue des travaux, et sur la base du montant définitif de la participation de SNCF Réseau et des subventions de l'Union européenne effectivement perçues, SNCF Réseau procède comme suit au calcul définitif du montant de la participation de la Région et de Bordeaux Métropole

6.3.1 – Décompte général et définitif

SNCF RÉSEAU présente un relevé des dépenses de l'ensemble du projet (études et travaux) sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage (dont forfait de maîtrise d'ouvrage stratégique et opérationnelle) et de maîtrise d'œuvre.

6.3.2 – Participations de la Région et de Bordeaux Métropole

SNCF Réseau établit le reste à financer de l'ensemble du projet par la Région et Bordeaux Métropole comme suit :

Reste à financer (Région + Bordeaux Métropole)

- = relevé des dépenses (études + travaux, cf 6.3.1)
- Participation forfaitaire Etat (6 000 000 €)
- Subvention Union européenne effectivement perçues
- Participation définitive de SNCF Réseau conformément au §5.4

Le reste à financer ainsi calculé est réparti comme suit entre la Région et Bordeaux Métropole :

- Participation définitive de la Région = 75% du reste à financer
- Participation définitive de Bordeaux Métropole = 25% du reste à financer

6.3.3 – Calcul du solde des participations de la Région et de Bordeaux Métropole

SNCF Réseau déduit du montant de la participation définitive de la Région et de Bordeaux Métropole l'ensemble des sommes versées au titre des études et des travaux et procède suivant le cas à un appel de fonds pour solde ou à la restitution du trop-perçu.

6.4 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 ALPC	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine Limousin Poitou-Charentes Cité administrative Rue Jules Ferry - Boite 55 33090 Bordeaux cedex	Service Déplacements Infrastructures & Transports	05.56.24.82.80
Bordeaux Métropole	Direction générale finances et commande publique Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux	Direction générale finances et commande publique	05 56 99 85 47 fgarnier@bordeaux-metropole.fr
Région ALPC	Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex	Hôtel de Région	05 57 57 83 87 jean-francois.duranton@aquitaine.fr
Grand Port Maritime de Bordeaux	Direction Financière, 152 Quai de Bacalan, CS 41 320, 33082 Bordeaux	Direction Financière	05 56 90 58 31 d-fergloute@bordeaux-port.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Finances et achats 17 rue Jean-Philippe Rameau 93212 La Plaine Saint Denis	Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.5 Délais de caducité

En application de l'article 10 des **Conditions générales** :

Un délai de 2 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

Un délai de 24 mois à compter de la fin des travaux est fixé au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU CHANTIER

SNCF Réseau s'engage à tenir régulièrement informés les services de Bordeaux Métropole et des communes impactées du déroulement du chantier et de ses éventuels impacts sur la voirie et les circulations routières.

SNCF Réseau prendra toutes mesures pour limiter les nuisances sonores liées aux travaux et en informer préalablement les riverains, en collaboration avec les communes.

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 l'ETAT

Madame MIOSSEC
Direction Régionale Déplacements Infrastructures & Transports
Cité administrative - Rue Jules Ferry - Boite 55
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 93 32 00
E-mail :

Pour Bordeaux Métropole

Monsieur Jérôme PIGÉ
Direction Générale Valorisation du Territoire
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 99 76 20
E-mail : jpige@bordeaux-metropole.fr

Pour la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes

Monsieur Jean-François DURANTON
Direction Infrastructures et Logistique,
14, rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex
Tél : 05 57 57 83 97
E-mail : jean-francois.duranton@aquitaine.fr

Pour le Grand Port Maritime de Bordeaux

Monsieur Etienne NAUDÉ
Directeur de la Stratégie et du Développement
152, quai de Bacalan
CS 41320
33082 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 90 58 86
E-mail : e-naude@bordeaux-port.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Monsieur Alain LOUYER – Directeur du pôle d'Appui à la Performance
Immeuble Le Spinnaker
17, rue Cabanac
CS 61926
33081 Bordeaux Cedex
Tél : 05 24 72 68 54
E-mail : alain.louyer@reseau.sncf.fr

Fait, en 5 exemplaires originaux,

A Bordeaux, le
Pour l'ETAT

A Bordeaux, le
Pour Bordeaux Métropole

A Bordeaux, le
Pour la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes

A Bordeaux, le
Pour SNCF RÉSEAU

A Bordeaux, le
Pour le Grand Port Maritime de Bordeaux

ANNEXES

Annexe 1 - Conditions générales

Annexe 2 - Coûts, fonctionnalités, délais

Annexe 3 - Calendrier révisable des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses

Annexe 4 - Moyens et calendrier des événements de communication



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	5
ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET	5
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	5
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET	6
6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	7
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	7
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	8
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
LA PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU PEUT SE DECOMPOSER EN DEUX TERMES A DISTINGUER POUR LA GESTION DES ECARTS.	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	9
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	9
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	10
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	10
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	12
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	13
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	14
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	14
ARTICLE 11. RESILIATION	15
ARTICLE 12. MODIFICATION	15
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT/FUSION	15
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION	15
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	16

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 :

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;
- Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;
- 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.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

La présente **Annexe 1** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement et d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après. 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.

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 (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) ou organisme(s) public(s) ou privés, ci-après désigné(s) le(s) «Financeur(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est détaillé dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues du projet, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût du projet, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses réalisées pour production du solde détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle de production du solde.

L'annexe 4 : moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication précise les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives des MOA et financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

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

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et du Code des transports précités.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des modalités de sélection, d'attribution du marché ou du contrat du maître d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <http://www.SNCF Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bilans-loti/>.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité de pilotage sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois le comité de pilotage est composé a minima des représentants des Financeurs et de SNCF RÉSEAU.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an. SNCF RÉSEAU est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Comité technique et financier

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique et financier de l'opération sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois il est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

La participation de SNCF RÉSEAU a fait l'objet d'échanges avec le(s) financeur(s) sur les hypothèses relatives à sa détermination.

6.1 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.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

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

Plusieurs cas sont définis pour le calcul des frais de maîtrise d'ouvrage. Le cas applicable est précisé dans les **Conditions particulières** sous réserve du respect des conditions ci-dessus.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant inférieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est fixé forfaitairement à un montant qui ne peut être inférieur à :

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF RÉSEAU
$100\,000 < x \leq 500\,000$	2 500 €
$50\,000 < x \leq 100\,000$	2 000 €
$0 < x \leq 50\,000$	1 000 €

Ils sont alors présentés en liquidation en une fois lors de la présentation du solde.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant supérieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est calculé par application d'un pourcentage à l'assiette de coûts constituée des dépenses d'investissement de l'opération, estimée en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA).

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant - et où ces deux projets sont réalisés concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF RÉSEAU.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

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

6.3 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 subvention et sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux financeurs de se positionner sur la poursuite de l'opération.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

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 subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur le financement par les fonds européens, et en particulier sur l'audit éventuel a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure. Les partenaires Financeurs s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études (indice ING) envisagés déjà publiés d'une part,
- et, d'un taux prévisionnel au-delà de juin de la même année d'autre part.

Le détail du besoin de financement figure à ***l'Annexe 2***, il met en évidence a minima :

- pour une opération en phase REALISATION, le coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR) global, qui fait apparaître, le cas échéant, le coût prévisionnel de l'opération de développement d'une part, et le coût prévisionnel d'opérations de renouvellement-régénération, objets de la convention de financement, aux dernières conditions économiques connues
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût
- la provision pour risques et aléas
- les autres coûts d'acquisitions foncières par exemple.
- les hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement définissant l'engagement financier de chaque contributeur est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Déduction faite de la participation du maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU définie au titre de l'Art. L. 2111-10-1. du code des transports, le plan de financement attribue à chaque Financier une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux,

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF-Réseau aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire et exprimée en euros courants. Elle est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en annexe 2.

D'autres composantes de la participation, hors du champ couvert par l'alinéa précédent, peuvent être intégrées au plan de financement selon les mêmes modalités que les contributions des autres financeurs. Ces autres termes éventuels de la participation de SNCF RESEAU évoluent en fonction des dispositifs prévus dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût du projet, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation du/des Financeur(s) hors SNCF RÉSEAU.

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

7.3 Intéressement du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU sur le respect du coût d'objectif de réalisation, du délai d'objectif et de l'objectif de l'opération

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

Les pénalités et bonifications sont appliquées aux frais de maîtrise d'ouvrage (MOA + MOAD) dont le montant figure en ***Annexe 2***.

En cas de dépassement du montant financé (en € constants) au titre de la présente convention couvrant la phase de REALISATION, il sera appliqué à SNCF RÉSEAU des pénalités pour surcoûts, dès lors qu'il est établi que la cause du dépassement des coûts pour respecter l'objectif relève complètement et uniquement de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces pénalités sont applicables à l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage, à la fois ses frais propres et ceux relevant de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Les pénalités se déclenchent dès le premier euro de dépassement. Leur montant est calculé par l'application d'un taux de 10% aux frais de maîtrise d'ouvrage globalisés en cas de dépassement de 0 à 10% (à € constants) de l'enveloppe CPDR + provision pour litiges non soldés, et 20% au-delà.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde, SNCF RÉSEAU devant faire apparaître dans ses appels de fonds les 10 ou 20% de pénalités qu'il a au préalable appliqués sur les frais de maîtrise d'ouvrage. Les conditions de paiement du solde sont établies par le comité de suivi qui se réunit de droit lorsque le cas de dépassement du coût prévisionnel définitif de réalisation se présente.

En cas d'accostage de l'opération en dessous de 95% du coût d'objectif (CPDR, hors provision pour risques et aléas donc), la rémunération du maître d'ouvrage est augmentée d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées par rapport à ce montant (comparaison en € constants). Cette augmentation ne pourra pas dépasser 15% du montant de la rémunération des missions de maîtrise d'ouvrage. La bonification est constatée par le comité de suivi et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an)

soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

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

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

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de suivi une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre MOA,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Absence ou retard de délibération des partenaires,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire.

Aléas exceptionnels

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

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

En cas de non-respect des objectifs poursuivis (cf **Annexe 2**) constatés par les partenaires à la mise en œuvre de l'opération, un système de pénalités peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis.

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque Financier, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.
- Le versement du solde sera conditionné soit :
 - Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

- Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

Les parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3** à la présente convention. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité de suivi technique et financier du projet.

Délai de paiement

Les Financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

Les Financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les Financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les Financeurs des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

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

Le Maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le Maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les parties 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 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION

Intitulé de l'opération : Remise en état de la ligne capillaire fret dite du « Bec d'Ambès

Eléments de programme :

Pour les études :

L'opération consiste en la réalisation des études de niveau avant-projet / 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.

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.

Pour les travaux :

Voie

Les travaux de voie consistent en un renouvellement de l'ensemble des constituants (rails, traverses, ballast) de la voie courante entre les Points Kilométriques (PK) 578+244 (fin du passage à niveau (PN) n°1) et le PK 591+000, soit 12460 mètres de voie (appareil de voie et PN n° 5.2 non inclus) avec une pose en barres normales sur traverses bois. La pose sera réalisée à joints concordants en alignement et à joints décalés de 6m en courbe.

Le rail sera du rail 50 E6, posé en barres de 18 mètres.

Afin d'améliorer la portance, l'utilisation de traverses G8 est retenue sur cette ligne.

Un travelage de 1722 traverses par kilomètre est retenu pour la pose à joint concordant et 1777 traverses par kilomètre pour la pose à joint décalé.

Au droit des Passages à Niveau, des bois 2A seront mis en voie pour la pose des platelages sauf aux Passage à Niveau 38 et 45.2 où des traverses S376IP seront mises en place.

La ligne étant de groupe UIC 8SV, l'épaisseur normale de ballast sain sur les zones remaniées est de 0.15 m (dans le référentiel IN 274). Un ballast de performance C5 est prévu.

Entre le Point Kilométrique (PK) 591+000 et la fin de la ligne, seul de l'entretien classique (serrage des joints/attaches, remplacement des traverses en recherche) sera effectué.

Trois Installations Terminales Embranchées (ITE) seront supprimées

- ITE Fer Inox - PK 582.795
- ITE Ponticelli - PK 590.704
- ITE EDF n°1 - PK 589.079 (réponse fin 2015)

De même les voies de service 5 et 7 de la gare de la Chapelle sont supprimées.

Passages à niveau

Les passages à niveau n° 7, 8, 20, 24, 31 et 32 font actuellement l'objet d'une demande de suppression auprès des

propriétaires et organismes concernés.

Les passages à niveau n° 9, 10, 11, 23, 38, 45bis et 47 feront l'objet d'une réfection complète avec platelage caoutchouc.

Les passages à niveau dits « privés » ne sont pas en situation réglementaire actuellement. Le projet prévoit la mise en œuvre de platelage caoutchouc « faible trafic ».

Les passages à niveau PN 1, 5bis, 11, 23, 45bis et 47 sont à équiper d'un accès chantier. Ces accès seront supprimés en fin de chantier.

Plate-forme

Un renforcement par inclusions rigides et matelas de répartition est à réaliser sur les zones suivantes : (soit 3205 ml env.)

Zone s	Pk initial	Pk final	Linéaire (ml)
11	581+600	582+000	400
14	582+800	582+900	100
23	586+000	587+500	1500
29	589+795	591+000	1205

Un renforcement de la plate-forme par géogridle renforcée avec élimination des barrières étanches en bordure de piste pour assurer le drainage de la plate-forme est prévu sur le reste du linéaire, hormis les zones suivantes :

- Zone de déblai du début de ligne jusqu'au PK 579+414
- Gare de la Chapelle d'Ambès entre les PK 588+317 et 589+058
- du PK 591+000 jusqu'à la fin de la ligne

Hydraulique

Les travaux suivants sont prévus :

- curage/reprofilage des fossés terres encadrant la plate-forme ferroviaire (les fossés extérieurs ne sont pas concernés par les travaux) afin de leur redonner une dimension minimum de 50cm de plafond pour une profondeur de 50cm,
- curage des fossés maçonnés et réparation éventuelle de maçonnerie,
- réfection/remplacement des Fossés Béton Préfabriqués à Barbacanes,
- réfection/remplacement des clapets anti-retours,
- curage des buses sous traverses pour assurer le transit du drainage d'un côté à l'autre.

Ce projet n'impactera pas les fils d'eaux des Jalles perpendiculaires à la voie ferrée.

Le programme de l'opération ne tient pas compte des études et des travaux demandés dans le cadre des mesures compensatoires environnementales repris dans l'arrêté préfectoral en date du 26 février 2016 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats. Après définition d'un cahier des charges, le programme nécessaire à la mise en œuvre de ces mesures fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

Conditions de réalisation :

Les travaux sont réalisés en fermeture de ligne.

A l'issue des Etudes Avant-Projet, le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation de l'opération est évalué à 19.5 M€ aux conditions économiques d'octobre 2014 et se décompose de la façon suivante :

Coût prévisionnel de réalisation

En € hors taxes aux conditions économiques de octobre 2014.		APR (€ constant)*	APR (€ Courant) ²
Travaux			
Voie et Matériel Infra		9 564 129 €	9 885 000 €
Assainissement		888 669 €	918 500 €
Renforcement de la plateforme		6 934 767 €	7 167 500 €
Mise en œuvre de la ligne fermée		360 930 €	373 000 €
MONTANT BRUT DE PROJET		17 748 495 €	18 344 000 €
MOE		1 187 000 €	1 207 000 €
MOA		475 637 €	491 000 €
MMO		399 137 €	413 000 €
Maîtrise d'ouvrage		76 500 €	78 000 €
Missions Complémentaires		90 000 €	93 000 €
CPDR		19 501 132 €	20 135 000 €

Hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Août 2016
Indice représentatif	TP01
Taux prévisionnel au-delà	2%

*dont 600 000 € en constant pour l'APO (570 000 € de MOE et 30 000 de MOA)

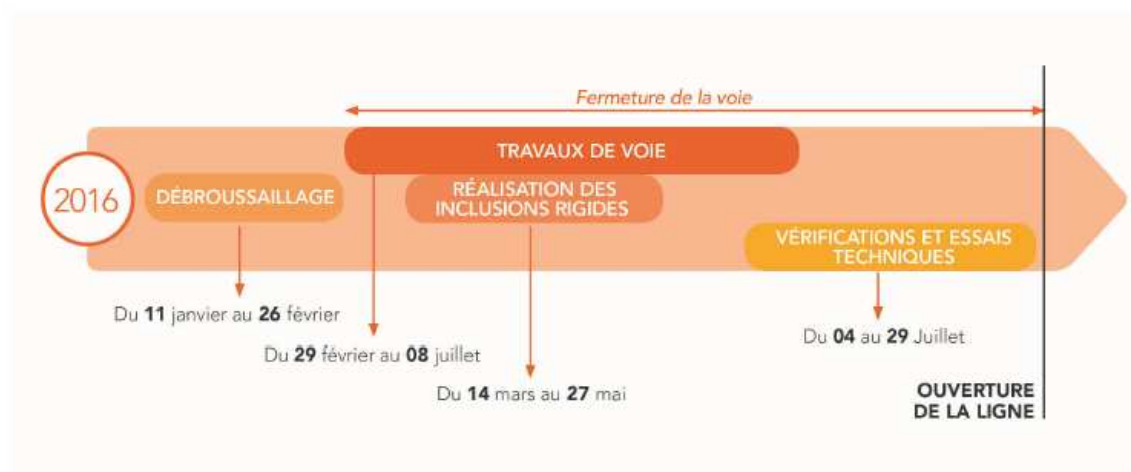
² dont 600 000 € en courant pour l'APO (570 000 € de MOE et 30 000 de MOA)

Calendrier prévisionnel de l'opération

Les études ont eu lieu de février 2015 à octobre 2015.

Pour les travaux,

Fermeture complète de la ligne : Du 29 février au 29 juillet 2016



Convention de financement

Annexe 3

**Calendrier révisable des appels de fonds
et
Modèle d'état récapitulatif des dépenses**

Calendrier prévisionnel des appels de fonds				
Acompte	Date de facturation prévisionnelle	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Commentaires
1			20%	Signature CFI
2			xx%	Avancement*
3			80%	
4			90%	
5			100%	Solde
TOTAL			100%	

*Sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux

Modèle ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES REALISEES

OPERATION :
Travaux de remise en
état de la ligne du Bec
d'Ambès

Nom du Fournisseur	Objet / Nature de la Prestation	N° de facture	Date de Comptabilisation	Montant en euros HT	Commentaires
	.				
					
					
			Total des Dépenses		

Je soussigné

agissant en qualité de

certifie l'exactitude des dépenses arrêtées à la date du

Fait à

le

Signature et cachet

Modèle de SOLDE DE L'OPERATION

OPERATION :
Travaux de remise
en état de la ligne du
Bec d'Ambès

Les pourcentages de besoin de financement resteront fixes.
Les montants en euros seront actualisés en fonction des
versements de l'état repris à l'avenant n°1 de la convention
financière entre l'état et RFF du 12 décembre 2014. :

Récapitulatif des acomptes versés sur justificatifs

Acompte	Date de facturation	Date de versement	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Commentaires
1					
2					
3					
4					
5					
TOTAL					

Etat des dépenses restant à subventionner

Nom du Fournisseur	Objet / Nature de la Prestation	N° de facture	Date de paiement	Montant en euros HT	Commentaires
Montant couvrant les aléas de dépenses tardives plafonné à				€	
	TOTAL				

ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES REALISEES

Nom du Fournisseur	Objet / Nature de la Prestation	N° de facture	Date de paiement	Montant en euros HT	Commentaires

			Total des Dépenses		

Je soussigné _____ agissant en qualité de _____

certifie l'exactitude des dépenses arrêtées à la date du _____

et sollicite _____ un versement pour solde

Fait à _____ le _____

Signature et cachet _____

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Actions de communication envisagées :

- Réunion d'information publique le 11 février
- Information des riverains par le biais de flyers
- Encarts presse lors des travaux (itinéraires de détournement proposés)
- Manifestations avec visite sur site (à confirmer)