

	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 9 novembre 2018</b>	<b>N° 2018-596</b>

Convocation du 19 octobre 2018

Aujourd'hui vendredi 9 novembre 2018 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 :**

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Patrick BOBET à M. Christophe DUPRAT  
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU  
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Max COLES  
M. Dominique ALCALA à M. Michel DUCHENE  
Mme Véronique FERREIRA à Mme Andréa KISS  
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON  
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA  
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON  
Mme Brigitte COLLET à Mme Emmanuelle CUNY  
M. Stéphan DELAUX à Mme Anne BREZILLON  
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Magali FRONZES  
M. Gérard DUBOS à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE  
M. Daniel HICKEL à Mme Chantal CHABBAT  
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Pierre LOTHAIRES à M. Jean-Jacques BONNIN  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Jean-Louis DAVID à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h00  
M. Yohan DAVID à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h15  
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas FLORIAN à partir de 11h15  
M. Didier CAZABONNE à Mme Arielle PIAZZA à partir de 11h45  
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h15  
M. Marik FETOUH à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h15  
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL PUECH jusqu'à 10h45  
M. Bernard JUNCA à M. Eric MARTIN à partir de 11h45  
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h45  
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE à partir de 11h45  
M. Michel POIGNONEC à M. Pierre de Gaétan NJIKAM MOULIOM à partir de 11h45  
M. Alain TURBY à M. Kevin SUBRENAT à partir de 11h30  
Mme Anne WALRYCK à Mme Maribel BERNARD jusqu'à 10h30

**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 9 novembre 2018</b>	<i><b>Délibération</b></i>
	Direction générale Mobilité  <b>Direction de la multimodalité</b>	<b>N° 2018-596</b>

---

## Etude d'exploitation d'une halte ferroviaire : La Médoquine à Talence - Décision - Autorisation

---

Monsieur Christophe DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

### **Contexte : la volonté de la Métropole de rouvrir la halte**

Bordeaux Métropole agit activement pour améliorer les mobilités sur son territoire, et a adopté la Stratégie métropolitaine des mobilités, dont l'un des objectifs est de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire afin d'offrir des solutions attractives face à l'« auto-solisme ».

Le projet de réouverture de la halte ferroviaire de la Médoquine à Talence répond pleinement à cet objectif, en améliorant la connexion entre le réseau ferroviaire et urbain, le site étant desservi par la future liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon, inscrite au Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM).

Ainsi, la Métropole demande depuis plusieurs années à la SNCF et à la Région de bien vouloir étudier la réouverture de la halte, et a mené dès 2014-2015 une étude de programmation du pôle d'échanges de la Médoquine.

De plus, la Métropole a engagé deux études ferroviaires avec la Région, l'une sur la trame d'arrêts de la voie ferrée de ceinture bordelaise, rendue en 2016, l'autre sur les besoins de desserte ferroviaire sur le territoire métropolitain, en cours, qui ont permis de démontrer la pertinence de la réouverture de la halte.

En effet, le potentiel de fréquentation de la halte à l'horizon 2030 est estimé à 1 000 montées et descentes par jour pour une ouverture sur la ligne du Verdon, et à 2 500 montées et descentes par jour pour une ouverture sur les lignes du Verdon et d'Arcachon. Ces potentiels placent la halte parmi les principaux arrêts ferroviaires de la métropole, juste derrière les pôles de Cenon et de Pessac centre. Il est à noter qu'une part importante de la fréquentation de la halte repose sur des trajets la Médoquine – Bordeaux Saint-Jean.

Au vu du potentiel de la halte, en comité de pilotage d'octobre 2016, la Région a validé le principe de l'ouverture de la Médoquine. Néanmoins, il subsistait un désaccord sur l'échéance entre la Métropole, la Région et SNCF Réseau, puisque cette dernière ne souhaitait ouvrir l'arrêt qu'après la réalisation de GPSO (Grand projet ferroviaire du sud-ouest), pour des raisons de capacité ferroviaire.

Face à ce point bloquant, à la demande de la Métropole et de la Région, SNCF Réseau a mené une première analyse pour vérifier la faisabilité de la halte au regard des conditions d'exploitation ferroviaire actuelles et

futures. Cette analyse conclut que la halte semble faisable à court terme, tout en notant qu'elle réduit la capacité et la robustesse ferroviaires. De plus, dans le cas d'un arrêt sur la ligne d'Arcachon, l'ouverture de la halte nécessite une refonte de la grille horaire des lignes TER (Train express régional) desservant Bordeaux.

### **L'étude d'exploitation de la halte à mener**

Afin d'approfondir la première analyse menée par SNCF Réseau, il convient de mener une étude d'exploitation pour vérifier la faisabilité et les modalités de création de la halte de La Médoquine compte-tenu de ses répercussions sur l'ensemble de l'offre ferroviaire. Cette étude comportera une étude de grille horaire, afin d'analyser la capacité d'insertion de sillons supplémentaires et la robustesse de l'offre au regard des niveaux de service attendus à court, moyen et long termes, en cohérence avec l'étude de desserte ferroviaire de la Métropole actuellement copilotée avec la Région. Elle permettra également de déterminer les éventuels impacts sur l'infrastructure. Elle analysera le fonctionnement de la halte selon son ouverture à la fois sur les lignes du Verdon et d'Arcachon ou bien sur la ligne du Verdon seulement.

Cette étude, qui ne peut être réalisée que par SNCF Réseau en tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires, est estimée à 120 000€ HT (euros courants). Il est proposé que la Métropole la cofinance à parité avec la Région, soit 60 000€ HT chacun.

Le délai prévisionnel de réalisation de l'étude est de 6 mois, soit un rendu prévu en mars 2019.

Si vous en convenez il vous est proposé d'autoriser la signature de la convention de cofinancement correspondante. Toutefois, pour information, l'article 15 de l'annexe 1 « Conditions générales » de cette convention est une disposition standard qui ne doit pas être considérée comme applicable en l'espèce. En effet, en l'état actuel du projet (stade étude amont), cette disposition est sans objet : elle est plutôt adaptée dans le cas de travaux, qui peuvent faire l'objet d'une communication lorsqu'ils sont réalisés.

### **Etapas suivantes**

Sous réserve de la décision prise à l'issue de l'étude d'exploitation, les études préliminaires d'infrastructure de la halte pourraient être engagées au second trimestre 2019, en vue d'un rendu au premier trimestre 2020. Par la suite, les études opérationnelles seraient lancées, en vue d'une ouverture prévisionnelle de la halte en 2023.

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

#### **Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**VU** la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

**VU** la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,

**VU** la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

**VU** le Code général des collectivités territoriales, et notamment son article L. 5217-2,

**VU** le Code des transports, et notamment ses articles L. 1231-1, L. 2100-1,

**VU** le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,

**VU** le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

**VU** l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2015/0509 du 25 septembre 2015 adoptant la convention de financement pour l'étude d'analyse de la trame de points d'arrêts de la voie ferrée de ceinture de l'agglomération bordelaise,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2015-710 du 27 novembre 2015 adoptant la convention de groupement de commandes pour l'étude de définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire métropolitain,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2016-7 du 22 janvier 2016 adoptant la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT** l'intérêt de rouvrir la halte ferroviaire de La Médoquine à Talence,

### **DECIDE**

**Article 1** : de cofinancer l'étude d'exploitation de la halte ferroviaire de La Médoquine à hauteur de 60 000€ HT.

**Article 2** : d'autoriser le Président à signer la convention de financement correspondante.

**Article 3** : d'imputer les dépenses correspondantes sur le Budget annexe Transports, chapitre 67 – article 6742 de l'exercice 2019, sous réserve du vote des crédits.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 9 novembre 2018

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>12 NOVEMBRE 2018</b>	Pour expédition conforme,
<b>PUBLIÉ LE :</b> <b>12 NOVEMBRE 2018</b>	le Vice-président,
	Monsieur Christophe DUPRAT



# Convention

Relative au financement  
d'une étude d'exploitation concernant la  
création d'une halte TER à Talence  
Médoquine  
(lignes de Bordeaux à Irun et de  
Bordeaux à la Pointe-de-Grave)

## Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

**La Région Nouvelle-Aquitaine**, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Alain Rousset, agissant en vertu de la délibération n° .....

Ci-après désignée « **La Région** »

**Bordeaux Métropole**, représentée par son Président, Monsieur Alain Juppé, agissant en vertu de la délibération n° ..... du Conseil métropolitain du 26 octobre 2018,

Ci-après désigné « **Bordeaux Métropole** »

Et,

**SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le n° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Alain Autruffe, Directeur territorial, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

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

**VU :**

- Le code général des collectivités territoriales,
- Le code des transports,
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau.

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1.</b>	<b>OBJET .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>DESCRIPTION DE L'ETUDE .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3.</b>	<b>DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION .....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION.....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>FINANCEMENT DE L'OPERATION .....</b>	<b>6</b>
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	6
5.1.1	Coût de l'étude aux conditions économiques de référence .....	6
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	6
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	6
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>APPELS DE FONDS.....</b>	<b>7</b>
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	7
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	7
6.3	IDENTIFICATION .....	8
6.4	DELAIS DE CADUCITE .....	8
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>NOTIFICATIONS - CONTACTS .....</b>	<b>8</b>
<b>ANNEXES</b>		

## IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

---

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole partagent l'intérêt, dans le cadre de l'étude d'amélioration de la desserte ferroviaire sur le territoire de la Métropole bordelaise de créer un point de desserte TER à Talence, au regard du potentiel de fréquentation. Cette halte serait positionnée au niveau de l'ex-gare de Talence-Médoquine.

Ce projet s'inscrit pleinement dans le cadre de la Stratégie des mobilités portée par Bordeaux Métropole, dont l'un des principaux objectifs est de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire afin offrir des solutions attractives et compétitives face à l'« auto-solisme ».

La Région et Bordeaux Métropole souhaitent par conséquent engager auprès de SNCF Réseau une étude d'exploitation, qui permettra de vérifier la possibilité d'intégrer la création de ce point d'arrêt compte-tenu des niveaux de service attendus et des répercussions sur l'ensemble de l'offre ferroviaire –voyageurs et fret- en situation nominale comme en situation dégradée.

## IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

### ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE

---

L'étude d'exploitation faisant l'objet de la présente convention devra vérifier la possibilité de création de la halte TER de Talence Médoquine compte-tenu de ses répercussions sur l'ensemble de l'offre ferroviaire, en situation normale comme en situation dégradée. Cette étude comportera une étude de grille horaire qui mettra en évidence la capacité d'insertion de sillons supplémentaires et de robustesse de l'offre. Elle permettra de déterminer les modifications d'infrastructure nécessaires au besoin ainsi que les éventuelles répercussions sur le volume du parc TER engagé.

Cette étude sera menée sur la base d'un cahier des charges présenté par la Région et Bordeaux Métropole qui définira l'offre de service attendue aux différents horizons de temps. Les scénarios repris dans ce cahier des charges résulteront de ceux retenus à l'issue du comité de pilotage Bordeaux Métropole / Région Nouvelle-Aquitaine du 24/09/2018 lié à la définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire de Bordeaux Métropole. Chaque scénario sera décliné en positionnant la halte de la Médoquine sur une branche (Bordeaux-Pointe-de-Grave, desservie par la ligne Ter 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac) ou sur deux branches (Bordeaux-Irun et Bordeaux-Pointe-de-Grave, avec desserte par les lignes Ter 32 Bordeaux-Arcachon et 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac).

Cette étude sera intégrée dans l'étude plus globale relative au schéma directeur du nœud de Bordeaux.

### **ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

La durée prévisionnelle de réalisation de cette étude d'exploitation est de 6 mois, à compter de la réception par SNCF Réseau du cahier des charges correspondant.

### **ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

Un comité technique constitué des services de la Région, de Bordeaux Métropole et de SNCF Réseau se réunira en tant que de besoin au cours de la démarche pour en assurer le suivi.

Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux élus concernés, se réunira à l'issue de l'étude pour en connaître les conclusions, et au cours de la démarche si nécessaire.

### **ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

#### **5.1 Assiette de financement**

##### **5.1.1 Coût de l'étude aux conditions économiques de référence**

-117 000 € aux conditions économiques de juin 2018

##### **5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement est de 120 000 €, dont 117 000 € d'étude et 3 000 € de maîtrise d'ouvrage, aux conditions économiques de réalisation.

#### **5.2 Plan de financement**

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

<b>ETUDE</b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement Montant en Euros courants HT</b>
Région Nouvelle-Aquitaine	<b>50,0000 %</b>	<b>60 000 €</b>
Bordeaux Métropole	<b>50,0000 %</b>	<b>60 000 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000 %</b>	<b>120 000 €</b>

## ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

---

### 6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et de pilotage.

### 6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Région	Hôtel de Région. 14, rue François de Sourdis. 33077 Bordeaux Cedex	Direction des transports ferroviaires de voyageurs	05 57 57 80 62 transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
Bordeaux Métropole	Esplanade Charles-de-Gaule 33045 Bordeaux cedex	Direction générale mobilités Direction de la multimodalité	05 56 99 22 51 <a href="https://chorus-pro-gouv.fr">https://chorus-pro-gouv.fr</a>
SNCF Réseau	Direction générale finances achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction générale finances achats - unité credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### 6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région	200 053 759 00 11	FR 76 200 053 759
Bordeaux Métropole	243 300 316 00011	FR 16 243 300 316
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

### 6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de **3** mois à compter de **la date de réception du cahier des charges visé à l'article 2**, si 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.
- Un délai de 12 mois à compter de la présentation des résultats de l'étude, si 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.

## ARTICLE 7. 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 courrier électronique à :

#### **Pour la Région**

Région Nouvelle-Aquitaine - Direction des transports ferroviaires de voyageurs  
Hôtel de Région - 14 rue François de Sourdis - 33077 Bordeaux cedex  
Tél : 05 57 57 80 62  
E-mail : transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr

#### **Pour Bordeaux Métropole :**

Direction générale mobilités – Direction de la multimodalité  
Esplanade Charles-de-Gaulle - 33045 Bordeaux Cedex  
Tél : 05 56 99 22 51

**Pour SNCF RÉSEAU**

Patrick Mercier – Pôle appui et performance  
Immeuble Le Spinnaker  
17 rue Cabanac – CS 61926  
33081 Bordeaux cedex  
Tél : 05 24 73 68 51  
E-mail : patrick.mercier@reseau.sncf.fr

**Fait, en trois exemplaires originaux,**

**A Bordeaux, le ....**  
Pour Bordeaux Métropole

**A Bordeaux, le ....**  
Pour la Région

Alain Juppé  
Président

Alain Rousset  
Président

**A Bordeaux, le**  
Pour SNCF Réseau

Alain Autruffe  
Directeur territorial



# Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET</b> .....	<b>6</b>
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. ....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>9</b>
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
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b> .....	<b>12</b>
8.1 REGIME DE TVA.....	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS .....	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....	13
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b> .....	<b>14</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b> .....	<b>14</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT/FUSION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b> .....	<b>16</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b> .....	<b>16</b>

## **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 évènements 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-referance-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 Réalisation, 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 financeur 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  $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$ . 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) financeur(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 Réalisation, 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 appliquées 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<sup>ème</sup> 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 financeur, 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
xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx

## **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 « phase émergence »

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, et de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques, notamment fonctionnelles, de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement, réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

**Intitulé de l'opération : Etude d'exploitation concernant la création d'une halte TER à Talence-Médoquine** (sur une branche, avec desserte par la ligne Ter 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac ou sur deux branches, avec desserte par les lignes Ter 32 Bordeaux-Arcachon et 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac).

### Eléments de gouvernance :

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole partagent, au regard du potentiel de fréquentation, l'intérêt de créer un point de desserte TER à Talence. Cette halte serait positionnée au niveau de l'ex-gare de Talence-Médoquine.

La Région et Bordeaux Métropole souhaitent par conséquent engager auprès de SNCF Réseau une étude d'exploitation, qui permettra de vérifier la possibilité d'intégrer la création de ce point d'arrêt compte-tenu des niveaux de service attendus et des répercussions sur l'ensemble de l'offre ferroviaire –voyageurs et fret- en situation nominale comme en situation dégradée.

### Eléments de programme :

L'étude d'exploitation faisant l'objet de la présente convention sera menée sur la base d'un cahier des charges présenté par la Région et Bordeaux Métropole. Ce cahier des charges donnera l'offre de service attendue (à minima fréquence des dessertes, politique d'arrêts et de correspondances, type de matériels) en intégrant trois scénarios (court, moyen et long terme) d'amélioration de la desserte ferroviaire de la Métropole résultant de ceux retenus à l'issue du Comité de Pilotage Bordeaux Métropole / Région Nouvelle-Aquitaine du 24/09/2018, relatif à la définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire de Bordeaux Métropole.

Pour chacun de ces scénarios, l'étude prendra en compte un positionnement de la halte sur une branche (Bordeaux-Pointe de Grave, desservie par la ligne Ter 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac) ou sur deux branches (Bordeaux-Pointe de Grave et Bordeaux Irun, avec desserte par les lignes Ter 32 Bordeaux-Arcachon et 33 Le Verdon-Bordeaux / Macau-Pessac).

Cette étude sera une donnée d'entrée de l'étude plus globale du schéma directeur du nœud de Bordeaux, dont l'aboutissement est prévu à l'été 2019.

L'étude d'exploitation devra comporter une étude de grille horaire qui mettra en évidence la capacité d'insérer des sillons supplémentaires et le niveau de robustesse de celle-ci. Elle permettra de déterminer les modifications d'infrastructure à mettre en œuvre, le cas échéant, pour répondre au besoin (sans constituer une étude de conception, même au niveau d'une émergence, de celles-ci), ainsi que les répercussions sur le volume du parc TER engagé.

### Conditions de réalisation :

L'étude d'exploitation est à réaliser dans un délai de six mois à compter de la date de réception du cahier des charges fourni par la Région et Bordeaux Métropole.

--

**Eléments financiers :**

**Le Coût de l'opération est évalué à 120 000 € HT (euros courants)  
se décompose de la façon suivante :**

<b>En € courants hors taxes</b>	<b>EP</b>			<b>Total</b>
Foncier				
Travaux				
MOE	117 000			117 000
MOA	3 000			3 000
Provision pour risques				
PRI (à détailler en commentaires)				
PRNI				
<b>TOTAL</b>	<b>120 000</b>			<b>120 000</b>

**Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants : sans objet**

Date prévisionnelle de fin de réalisation	
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.	

**Éléments de calendrier :**

- **24/09/2018 : comité de pilotage Bordeaux Métropole / Région Nouvelle-Aquitaine relatif à la définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire de Bordeaux-Métropole, permettant de retenir des scénarios de desserte court, moyen et long terme repris en donnée d'entrée dans le cahier des charges de l'étude d'exploitation de création de la halte de Talence Médoquine.**
- **L'étude d'exploitation sera rendue 6 mois après remise du cahier des charges correspondant : les hypothèses de calendrier reposent sur une remise du cahier des charges au 1<sup>er</sup> octobre 2018 et une remise de l'étude au 31 mars 2019.**

# Convention de financement

## Annexe 3

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

# CALENDRIER DE FINANCEMENT DE L'OPERATION

**OPERATION :**

Etude  
d'Exploitation  
concernant la  
création d'une  
halte TER à  
Talence  
Médoquine

**Besoin de financement contractualisé dans la convention :**

**120 000,00 €**

## Récapitulatif des acomptes versés sur justificatifs

Acompte	Date de facturation	Date de versement	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Commentaires
1		01/11/2018	24 000	20%	
2		02/01/2019	60 000	50%	
3		01/03/2019	24 000	20%	
4		Achèvement	12 000	10%	Date prévisionnelle 31/03/19
<b>TOTAL</b>			<b>120 000</b>	<b>100%</b>	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

<b>État récapitulatif des dépenses</b>		<b>Exemple de principe</b>
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)	
Période du :		
Phase :		

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
<b>SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES</b>					<i>HT euros</i>
<b>Production SNCF RESEAU</b>					
<b>SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES</b>					<i>HT euros</i>
<b>TOTAL DEPENSES</b>					<i>HT euros</i>

**Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.**