

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 30 novembre 2018	N° 2018-745

Convocation du 23 novembre 2018

Aujourd'hui vendredi 30 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, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, 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 Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Bernard JUNCA, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, 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. Alain ANZIANI à M. Thierry TRIJOLET
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas BRUGERE
M. Michel VERNEJOU à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
Mme Maribel BERNARD à M. Stéphan DELAUX
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Brigitte COLLET
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID
Mme Michèle FAORO à Mme Josiane ZAMBON
Mme Magali FRONZES à Mme Gladys THIEBAULT
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Cécile BARRIERE
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à Mme Marie RECALDE
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Zeineb LOUNICI
M. Michel POIGNONEC à Mme Arielle PIAZZA
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON
M. Alain SILVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Michel LABARDIN à M. Patrick BOBET jusqu'à 10h00
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN jusqu'à 11h13
M. Jean TOUZEAU à M. Jean-Pierre TURON à partir 11h15
M. André KISS à Mme Christine BOST à partir 11h30
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Dominique IRIART à 11h00
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Pierre HURMIC jusqu'à 11h30
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE jusqu'à 10h45
Mme Solène CHAZAL à Mme Anne BREZILLON à partir de 11h45
M. Jean-Louis DAVID à M. Benoit RAUTUREAU à partir de 10h30
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h00
M. Philippe FRAILE-MARTIN à M. Daniel HICKEL jusqu'à 11h20
M. Guillaume GARRIGUES à M. Jean-Jacques BONNIN à partir 11h20
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET à partir de 11h50
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL partir de 11h35
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 11h30
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 30 novembre 2018	Délibération
	Direction générale des Territoires Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Ouest	N° 2018-745

Parempuyre - Sécurisation des cheminements doux rue de Landegrand - Convention de financement avec SNCF Réseau pour l'étude du franchissement du passage à niveau PN18 pour les différents usages - FA n° 1 du Contrat de co-développement 2018-2020 - Décision - Autorisation

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de la requalification générale de la rue de Landegrand à Parempuyre, prévue dans le Contrat de codéveloppement 2018-2020 pour la portion située entre le passage à niveau et la route de Pauillac, Bordeaux Métropole a sollicité SNCF Réseau pour la réalisation de l'étude de franchissement du passage à niveau PN18 par une piste cyclable et deux trottoirs en plus de la voirie existante.

La convention, jointe en annexe, a pour objet de fixer les modalités de réalisation, de suivi et de financement du dossier d'initialisation de ce franchissement dont l'étude a pour objectif de :

- ✓ Définir la consistance et l'estimation du coût des opérations ferroviaires,
- ✓ Fournir les préconisations et contraintes techniques vis-à-vis des infrastructures ferroviaires,
- ✓ Etablir un calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération,
- ✓ Définir les coûts relatifs aux travaux, à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre.

Il est rappelé que la requalification de cet axe prévoit la création d'une piste cyclable, de 2 trottoirs, de stationnement longitudinal et d'espaces verts, afin de gérer les eaux pluviales.

Le Contrat de co-développement 2018-2020 prévoit le financement de ces travaux entre le passage à niveau et la route de Pauillac ainsi que le financement de l'étude de franchissement du PN18 par SNCF Réseau. Les travaux de ce franchissement seront à financer ultérieurement.

Le besoin en financement est évalué à 16 500 € HT.

Bordeaux Métropole s'engage à financer, à hauteur de 100%, l'étude objet de la présente convention.

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 L 5217-2

VU le Code des transports,

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

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

VU la délibération n°2018-247 du Conseil de Bordeaux Métropole du 27 avril 2018 qui a adopté les Contrats de co-développement 2018-2020,

CONSIDERANT la nécessité de permettre la réalisation de ces aménagements doux,

ENTENDU le rapport de présentation,

DECIDE

Article 1 : Monsieur le Président est autorisé à signer la convention d'application ci-jointe ainsi que tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Article 2 : le financement est assuré au titre du budget principal - chapitre 20 - article 2031 - fonction 844.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 30 novembre 2018

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 DÉCEMBRE 2018</p> <p>PUBLIÉ LE : 4 DÉCEMBRE 2018</p>	<p>Pour expédition conforme, la Vice-présidente,</p> <p>Madame Claude MELLIER</p>
---	---



Convention

relative au financement du Dossier
d'Initialisation d'un passage à niveau
aménagé pour une piste cyclable au
PN18 de Parempuyre
Ligne de Bordeaux à Pointe-de-Grave
(584 000)

Conditions particulières

SPIRE 418 721	ARCOLE	SIGBC 18 00276
---------------	--------	----------------

ENTRE LES SOUSSIGNES

BORDEAUX METROPOLE, domicilié Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux Cedex, représenté par Monsieur Alain JUPPE, président, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n°

Ci-après désigné « **BORDEAUX METROPOLE** »

Et,

SNCF RÉSEAU, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **Alain AUTRUFFE**, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU et **BORDEAUX METROPOLE** étant désignés ci-après collectivement les « Parties » ou « les cocontractants » 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 RESEAU.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	5
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	5
ARTICLE 4.	DELAJ PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES.....	6
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES.....	6
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	6
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	6
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	7
6.1	APPELS DE FONDS	7
6.2	DELAIS DE CADUCITE	7
6.3	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	8
6.4	IDENTIFICATION	8
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	8
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	9
ANNEXES		

- Définir la consistance et l'estimation du coût des opérations ferroviaires ;
- Fournir les préconisations et contraintes techniques vis-à-vis des infrastructures ferroviaires ;
- Etablir un calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération ;
- Définir les coûts relatifs aux travaux, à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre.

3.3 Contenu des études

Les études comprennent notamment :

- Une note de synthèse et une analyse technique ;
- Une notice avec ses annexes (plans, reportage photographique,...) ;
- Un planning général de l'opération.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études est d'environ 6 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

La remise des livrables est prévue pour le 14 décembre 2018 sous réserve d'une signature de la présente convention au plus tard fin du premier semestre 2018.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.1 des conditions générales, tous les montants indiqués au sein de la convention sont exprimés en € courants. :

Le besoin de financement est évalué à 16 500€ courants HT, incluant le forfait de 1000 € des frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

BORDEAUX METROPOLE s'engage à financer à hauteur de 100% l'étude objet de la présente convention.

5.2 Plan de financement

BORDEAUX METROPOLE s'engagent à participer au financement des études selon la clé de répartition suivante :

Phase DI	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Bordeaux Métropole	100,0000	16 500€
TOTAL	100,0000 %	16 500€

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

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIIT

Bordeaux Métropole a interpellé SNCF Réseau afin que soit étudié l'aménagement du passage à niveau n°18 (PN 18) de Parempuyre de la ligne Bordeaux à Pointe-de-Grave pour une piste cyclable accolée au PN.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions Particulières** ont pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement et de réalisation d'un dossier d'initialisation pour l'aménagement d'une piste cyclable à la traversée du PN 18 de Parempuyre.

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

En raison de la courte durée des études et de leur montant, les parties se sont accordées pour déroger aux articles mentionnés ci-dessous des **Conditions générales (Annexe 1)** :

- Article 5 : suivi de l'exécution de l'opération
- Article 6.1 : coût du projet aux conditions économiques de référence
- Article 7 : gestion des écarts
- Article 8.2 (§ appels de fonds et solde)

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RÉSEAU est le maître d'ouvrage du Dossier d'initialisation, objet de la présente convention, celui-ci sera confié par SNCF Réseau à son bureau d'études interne.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études

Les études concernent la faisabilité technique de l'aménagement d'une piste cyclable à la traversée du PN 18 et d'en estimer le coût de réalisation. Le projet d'aménagement consiste à inclure le passage à niveau dans un carrefour à feux, à ajouter une piste cyclable bi-directionnelle, deux trottoirs au PN 18 et de modifier la largeur de la chaussée.

Le dossier d'initialisation détaillera, pour chacune des phases du projet, les coûts relatifs aux travaux, à la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

3.2 Objectif des études

Les études ont pour objectif de :

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

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Appels de fonds

Par dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des *Conditions générales*, SNCF RÉSEAU procède auprès de Bordeaux Métropole aux appels de fonds selon la clé de répartition définie à l'article 5.2, de la façon suivante :

- à la date de prise d'effet de la convention, un premier appel de fonds correspondant à 50 % du besoin de financement, soit la somme de 8 250€.
- à la date de livraison des études, un appel de fonds correspondant à 45 % du besoin de financement, soit la somme de 7 425€.
- après achèvement des études, SNCF RÉSEAU présente le relevé des dépenses réellement engagées (y compris les frais de maîtrise d'ouvrage). SNCF RÉSEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

6.2 Délais de caducité

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

Un délai de 6 mois est fixé, 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 18 mois 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.

6.3 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Bordeaux Métropole	Services financiers- Demandes de paiement TSA 60014 33688 MERIGNAC Cedex	Exécution des dépenses	Tel : 05 56 99 84 84
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.

6.4 Identification

	N° SIRET	N° TVA Intracommunautaire
Bordeaux Métropole	243 300 316 00011	FR 16 243 300 316
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Par dérogation aux dispositions de l'article 7 des **Conditions générales** :

En cas d'économies, c'est-à-dire si le montant des dépenses réalisées est inférieur au besoin de financement mentionné à l'article 5.1 des présentes **Conditions particulières**, les participations des financeurs sont réévaluées conformément à la clef de répartition mentionnée à l'article 5.2 des présentes **Conditions particulières**.

En cas de dépassement, c'est-à-dire si le montant des dépenses réalisées est supérieur au besoin de financement mentionné à l'article 5.1 des présentes **Conditions particulières**, les parties se rapprocheront afin de déterminer les modalités de financement de ce dépassement. La convention sera modifiée par voie d'avenant.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour Bordeaux Métropole

Nom : DARMANIN Sandrine
Adresse : Esplanade Charles de Gaulle
Tel 0535319738
E-mail : sdarmanin@bordeaux-metropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom Patrick MERCIER
Adresse : Immeuble Le Spinnaker - 17 rue Cabanac CS61926 33081 BORDEAUX CEDEX
Tél : 05 24 73 68 51
Fax
E-mail : p.mercier@reseau.sncf.fr

Fait, en 2 exemplaires originaux,

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

A Bordeaux, le **12 JUL. 2018**
Pour **SNCF Réseau**
Le Directeur Territorial
Monsieur Alain AUTRUFFE





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) «Financier(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) Financier(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 couts 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 $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. 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 Financier(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) Financier(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) Financier(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. CESSIION / 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) Financier(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) Financier(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 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 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 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) Financier(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) Financier(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) Financier(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.