



AVIGNON
Ville d'exception



Convention

Relative au financement de l'étude d'exploitabilité du nœud d'Avignon – Phase 1

Conditions particulières

COMPTE F65433

ARCOLE

GCF 2400141

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires), représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ci-après désigné « **L'Etat** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Renaud MUSELIER agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La Région** »

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, représenté par Monsieur Joël GUIN agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **Le Grand Avignon** »

La Commune d'Avignon, représenté par son Maire, Madame Cécile HELLE agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La Commune** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau - 93212 La Plaine Saint-Denis, représentée par Monsieur Karim TOUATI, directeur territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région, le Grand Avignon et la Commune d'Avignon étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- La convention de financement des études générales prospectives sur l'aire avignonnaise et l'ouest des Bouches-du-Rhône signée en novembre 2012, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône, le Département de Vaucluse, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon et Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau).
- Le protocole de préfiguration de l'Avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 1^{er} décembre 2023.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	6
3.1	PERIMETRE DE L'ETUDE	6
3.2	OBJECTIF DES ETUDES	8
3.3	CONTENU DES ETUDES	8
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	9
ARTICLE 5.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI	9
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DES ETUDES	9
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	9
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS	10
7.1	APPELS DE FONDS.....	10
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	11
7.3	IDENTIFICATION	11
7.4	DELAIS DE CADUCITE	12
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12
ARTICLE 9.	DATE, PRISE D'EFFET ET TERME DE LA CONVENTION	13
 ANNEXES :		
ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES, FINANCEURS PUBLICS		
ANNEXE 2 : CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION : COÛT, FONCTIONNALITES, DELAIS		
ANNEXE 3 : CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES		
ANNEXE 4 : MOYENS ET CALENDRIER DES EVENEMENTS DE COMMUNICATION		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

L'environnement du système ferroviaire est en pleine mutation. L'émergence de nouvelles mobilités, la transition écologique, le développement de l'usage du train autour des grandes agglomérations, l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs sont autant d'opportunités pour renforcer l'attractivité du monde ferroviaire. Dans ce contexte, l'un des enjeux majeurs de SNCF Réseau, pour les prochaines années, est l'amélioration du système ferroviaire existant pour répondre à un trafic fret et voyageur en croissance.

Au fil des années, la gare d'Avignon est devenue un complexe ferroviaire capital aux relations Nord / Sud, un nœud pivot entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, ainsi qu'entre les deux rives du Rhône. La gare d'Avignon TGV se hisse au 4^{ème} rang des gares les plus fréquentées de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur après Marseille, Nice et Monaco (4,16 millions de voyageurs en 2022) tandis que la gare historique connaît une progression de la fréquentation, soutenue notamment, par le renforcement des dessertes TER (1,2 millions de voyageurs en 2002 / 2,7 millions de voyageurs en 2022). Aujourd'hui, l'amélioration de la qualité des transports du quotidien, à travers des dessertes plus fréquentes et plus fiables constituent un enjeu majeur pour l'Etat, la Région et l'aire avignonnaise. La réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la Rive Droite du Rhône, entre Pont-Saint-Esprit, Avignon et Nîmes, ainsi que l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le réseau tracent également, à court terme, de nouvelles perspectives de développement.

Les axes ferroviaires de l'aire avignonnaise constituent la colonne vertébrale du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) porté par le Grand Avignon, la ville d'Avignon et la Région SUD, en partenariat avec de nombreux EPCI concernés par ce réseau. Le projet de SERM permettra d'offrir aux 540 000 habitants de l'aire urbaine un service de transport collectif performant, multimodal et à haut niveau de service, tout en étant basé sur l'étoile ferroviaire existante. Réfléchi en étroite relation avec les territoires desservis, il aura un ancrage territorial fort, du fait des 26 gares existantes desservies, en attendant l'amélioration programmée de certaines gares, telles Montfavet, ou la réouverture prochaine de plusieurs gares, telles que celles du Pontet et d'Avignon Sud dans le quartier Saint-Chamand/Foncouverte.

Par ailleurs, sa position géographique et son tissu économique local font de l'agglomération d'Avignon un carrefour d'échanges stratégique pour le transport de marchandises. Le terminal de transport combiné de Champfleury est un des premiers sites de transport combiné français (hors Ile-de-France), inscrit au réseau transeuropéen de transport (RTET). Il contribue fortement à l'économie locale, en offrant une alternative ferroviaire aux producteurs du Vaucluse (fruits et légumes, agroalimentaire) et du nord des Bouches-du-Rhône. Aujourd'hui, le site est proche de la saturation et le marché en développement. La remise en état de la cour marchandise ainsi que la réhabilitation de la Hall Sernam doivent permettre, à court terme, de développer l'activité Fret, avec l'aménagement des installations de service déjà existantes, en vue d'offrir des capacités supplémentaires (création de près de 1600 ml de voies de manutention). Ce projet s'inscrit dans la démarche du Pacte pour le développement du fret ferroviaire, signé en 2021, visant à renforcer l'attractivité du rail, en doublant la part du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) entraîne également la création d'un technicentre de niveau 3 sur le site d'Avignon Fontcouverte, pour l'ensemble des trains TER des Corridors Ouest et Central. Cette éventuelle nouvelle activité, bien que ne devant pas impacter directement l'occupation de la gare d'Avignon Centre, sera également à considérer dans l'exploitation future du site.

Dans ce contexte, la Région Provence-Alpes-Côte-D'Azur, l'Etat, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, la Commune d'Avignon et SNCF Réseau souhaitent étudier dans quelle mesure le fonctionnement et l'infrastructure actuelle en gare d'Avignon permettent de répondre aux enjeux de développement à venir et quels seraient les aménagements / évolutions nécessaires pour garantir une exploitation robuste de cette dernière, dans les prochaines années.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

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 de l'étude d'exploitabilité du nœud d'Avignon – Phase n°1.

Cette première phase vise à définir les aménagements nécessaires pour garantir la mise en œuvre du plan de transport ferroviaires (voyageurs et fret) à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent (horizon 2030+), et identifier les possibilités d'amélioration du service.

Une seconde phase d'étude consistera à définir les aménagements supplémentaires nécessaires pour répondre aux ambitions portées par le développement des SERM. Cette phase 2 ne fait pas partie de la présente convention.

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.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études décrites dans la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

La gare d'Avignon Centre, objet de la présente étude, est traversée par plusieurs lignes :

- La ligne 830 000, de Marseille à Paris-Gare-de-Lyon (rive gauche du Rhône), au niveau du pk 741+345.
- La ligne 925 000, d'Avignon à Miramas par Salon, au niveau du pk 0.
- La ligne 824 000, de Villeneuve-lès-Avignon à Avignon (rive droite du Rhône), au niveau du pk 4+828.

La Virgule d'Avignon (ou raccordement de Courtine) permet également de relier la gare d'Avignon Centre à la gare d'Avignon TGV.

Le périmètre de l'étude comprend notamment :

- L'ensemble des voies à quai (2, A, B, C, 1, D et E)
- Le faisceau de réception de Champfleury (voies 4 à 10)
- Le faisceau de triage de Champfleury
- Le chantier multi-techniques la zone d'Avignon Fontcouverte

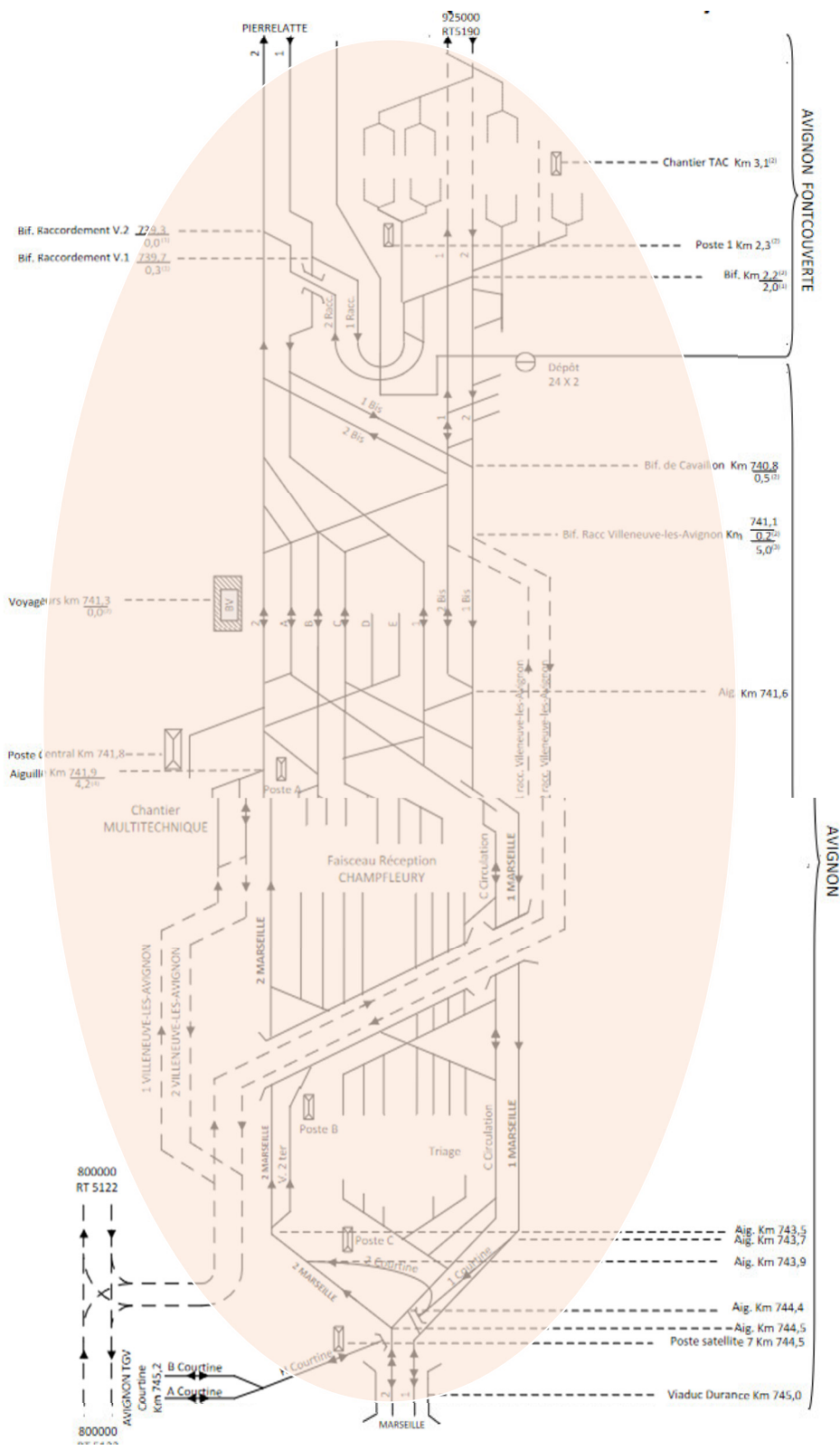


Figure 1 – Périmètre géographique de l'étude

3.2 Objectif des études

Les objectifs de l'étude d'exploitabilité, objet de la présente convention de financement, sont les suivants :

- Réaliser un état des lieux des conditions d'exploitation et de maintenance de la gare (fonctionnement actuel, identification des contraintes / points de fragilité, contexte environnemental).
- Étudier la capacité de la gare à absorber le développement de l'offre prévu à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent (horizon 2030+).
- Proposer les actions et les aménagements de l'infrastructure qui permettraient d'améliorer l'exploitation globale de la gare, et faciliter la mise en œuvre du Plan d'Exploitation Emergent.

Cette étude pourra s'appuyer sur le travail réalisé au sein de SNCF Réseau, par la Direction Générale de l'Exploitation (DGEX), concernant le Plan d'Exploitation de Référence et le Plan d'Exploitation Emergent ainsi que sur les éléments identifiés dans le cadre du schéma directeur Marseille – Avignon ayant pour objectif de proposer une vision stratégique du niveau de service et de performance attendues. La recherche des aménagements de l'infrastructure sera à mener en appliquant, notamment, le guide des standards d'exploitation système élaboré par SNCF Réseau.

3.3 Contenu des études

L'étude se décompose en plusieurs étapes :

- **Etape 1** : état des lieux des conditions de maintenance et d'exploitation de la gare, ainsi que des installations de traction électrique existantes. Cette phase de diagnostic doit permettre de comprendre le fonctionnement actuel de la gare et d'identifier, notamment :
 - . Le niveau de compatibilité des installations existantes avec les enjeux de performance attendus,
 - . L'impact des contraintes d'exploitation sur l'organisation de la maintenance,
 - . Les points de fragilité de l'exploitation actuelle et leviers d'amélioration possibles.

Cet état des lieux comprend également un état initial multithématique de l'environnement, proportionné au regard de l'aspect prospectif de l'étude et des types d'ouvrages et de travaux prévisibles. Cet état des lieux intègre les éléments de dynamique de territoire, notamment les projets urbains, projets d'infrastructure pouvant interférer avec le projet ferroviaire.

- **Etape 2** : analyse de la capacité de la gare à absorber les évolutions de trafic Fret et Voyageurs prévues à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent (horizon 2030+).

Les objectifs sont de :

- . S'assurer que le Graphiques d'Occupation des Voies (GOV) d'Avignon Centre a la capacité d'accepter tous les trains, à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent, sans aménagement supplémentaire de l'infrastructure,
- . D'identifier en amont les contraintes capacitaires liées au GOV,
- . D'objectiver le niveau de robustesse du GOV et la capacité résiduelle disponible,
- . De préciser le niveau de compatibilité des installations existantes avec les enjeux de performance attendus.

Le démarrage de cette étape est conditionné par la validation, par SNCF Réseau et la Région, des hypothèses d'activation de l'offre TER sur 24h, sur le périmètre de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (à fournir par la Région).

- **Etape 3** : Identification des actions éventuelles et aménagements de l'infrastructure qui permettraient, à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent, d'améliorer l'exploitation de la gare et contribuer à la robustesse du système.

Le résultat de l'étude intègre notamment les livrables suivant :

- Les éléments du diagnostic technique et environnemental réalisés lors de l'étape 1,
- Une synthèse des enjeux, contraintes actuelles / points durs qui pourraient conduire à des investissements de l'infrastructure, dans l'avenir,
- Une synthèse des aménagements proposés à l'issues de l'étape 3 :
- Une note sur l'incidence que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement,

En complément de ces livrables, une note de présentation synthétique de l'étude et l'ensemble des supports de réunion seront remis aux Parties.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 12 mois à compter de la date de signature de la convention de financement par l'ensemble des partenaires, sous réserve de la complétude des données d'entrée mentionnées au sous article 3.3.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

Par dérogation aux dispositions de l'article 5 des **Conditions générales** :

Les échanges et prises de décisions se font au travers des instances suivantes :

- Comité de pilotage (à la fin de l'étude) pour valider l'étude et définir les éventuelles suites à donner. Ce comité de pilotage est organisé conjointement par l'Etat et la Région.
- Comité technique, pour échanger sur l'avancement de l'étude et partager les résultats. L'ensemble des comités techniques sont organisés et préparés par SNCF Réseau. Leur fréquence sera définie au lancement de l'étude.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études, objet de la présente convention, est fixée à **500 000 € HT aux conditions économiques de 01/2024**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (indice ING de janvier 2024), et d'un taux d'indexation de 2,6% en 2024 et 2,5% au-delà, le besoin de financement est évalué à **524 000 € courants HT**, dont une somme de 104 140 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

6.2 Plan de financement

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

Phase EO	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	50,00%	262 000 €
Région	25,00%	131 000 €
Grand Avignon	16,67%	87 333 €
Commune d'Avignon	8,33%	43 667 €
TOTAL	100,00 %	524 000 €

Ce plan de financement servira aux appels de fonds selon les modalités définies à l'article 7.1 de la présente convention, au prorata des participations de chaque Partie.

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

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 7. APPELS DE FONDS

7.1 Appels de fonds

Le présent article précise les dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales** et servira par conséquent à la facturation.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF Réseau procède auprès des partenaires financiers aux appels de fonds selon le plan de financement défini à l'article 6.2, de la façon suivante :

- À la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20 % du besoin de financement,
- Des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des études objet de la présente convention. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants rappelée à l'article 6.2. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement des études signé par le Responsable MOA de SNCF Réseau ;

Le cumul des fonds appelés au titre des études ne pourra pas excéder 95 % du montant en euros courants défini au plan de financement à l'article 6.2 des présentes conditions particulières.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité des études et la remise des livrables précisés à l'article 3.3, SNCF Réseau présentera le relevé des dépenses réellement comptabilisées (y compris les frais de maîtrise d'ouvrage).

SNCF Réseau procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	DGMTGE/DIGE Service Infrastructures Ferroviaires et Pôles d'Echanges Multimodaux	04 91 57 57 64 mdeshors@maregionsud.fr.fr
Grand Avignon	Grand Avignon 320 chemin des Meinajaries BP 1259 Agroparc 84911 Avignon Cedex 9	Direction de la mobilité durable	04.90.84.47.46 nawele.amekran@grandavignon.fr
Commune d'Avignon	Commune d'Avignon Rue Racine 84045 Avignon cedex 9	Direction des Finances	04 90 80 80 00 finances@mairieavignon.com
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 Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Grand Avignon	2 484 00251 00158	FR 11 248 400 251
Commune d'Avignon	218 400 075 00014	FR 60 218 400 075
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

7.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.

En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins trois (3) mois avant son échéance.

- Dans un délai de trente (30) mois à compter de la validation des études, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

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 en recommandé avec accusé de réception, par voie électronique ou remise en main propre à :

Pour l'ETAT

Nom : Mustapha MAKHLOUFI
Adresse : STIM / UAPTD DREAL PACA, 36 BD des Dames - 13002 Marseille
Tél : 04.88.22.64.21
E-mail : mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des Infrastructures et des Grands Equipements Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13 481 Marseille Cedex 20
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour le Grand Avignon

Nom : Edouard BERGERET
Adresse : Direction de la Mobilité durable, 320 chemin des Meinajaries BP 1259 Agroparc 84911 Avignon Cedex 9
E-mail : edouard.bergeret@grandavignon.fr

Pour la Commune d'Avignon

Nom : Olivier MARQUET
Adresse : Direction de la Mobilité Durable et Inclusive, Mairie d'Avignon Place de l'Horloge 84045 AVIGNON Cedex 9
Tél : 04 90 80 69 98
E-mail : olivier.marquet@mairie-avignon.com

Pour SNCF Réseau

Nom : Patrick LARMINAT
Adresse : Direction Territoriale Provence Alpes Côte d'Azur - 5, rue de Crimée - 13003 Marseille
Tél : 06 12 05 21 74
E-mail : patrick.larminat@snCF.fr

ARTICLE 9. DATE, PRISE D'EFFET ET TERME DE LA CONVENTION

Par dérogation à l'article 10 des Conditions générales, la présente convention prend effet à sa date de notification à SNCF Réseau par lettre recommandée avec accusé de réception, par voie électronique ou par remise en main propre.

Elle expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre des présentes, ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 7.4.

En tout état de cause, la présente convention prend fin au 31 décembre 2027.

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour l'Etat
Le préfet de région
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Monsieur Christophe MIRMAND

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour La Région
Le Président du Conseil Régional
Provence Alpes Côte d'Azur**

Monsieur Renaud MUSELIER

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Avignon, le

**Pour La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon
Le Président**

Monsieur Joël Guin

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Avignon, le

**Pour La Commune d'Avignon
Le Maire**

Madame Cécile HELLE

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour SNCF Réseau
Le Directeur Territorial**

Monsieur Karim TOUATI



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

OBJET	24
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	24
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION	24
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	24
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	25
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	26
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	26
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	26
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	26
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION.....	27
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	27
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	28
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	28
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	28
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	29
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS.....	30
8.1 REGIME DE TVA.....	30
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	30
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	32
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	32
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	32
ARTICLE 11. RESILIATION	33
ARTICLE 12. MODIFICATION	33
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION.....	33
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	33
ARTICLE 15. COMMUNICATION	33
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	34
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	35

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que :

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;*
- 5. La gestion des installations 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 les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

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, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 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 du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, 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 le ratio 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 et routières 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.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

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 a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : 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.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- Solutions techniques de réalisation de l'opération,
- Coûts de l'opération,
- Modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, 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 par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée 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 de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des 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 à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

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

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise 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, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

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. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé à minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- D'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier 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 et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est à minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

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. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, 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.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées 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 intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

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

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

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).

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure 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 partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération 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.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

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 et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- De l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- Et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

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

- Pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- Les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- La provision pour risques et aléas,
- Les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- Les hypothèses d'indexation 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 est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- En pourcentage de financement d'une part,
- En euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

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 de l'opération, 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 autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

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 à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non-obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d’Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l’objectif de l’opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l’effet de l’indexation financière, aux 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, des 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 remettant en cause la date de 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*** déduction faite 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 $2/1000^{\text{ème}}$ du montant des frais de maîtrise d’ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d’ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

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 pilotage 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 maîtrise d’ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- 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 rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- 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,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf. **Annexe 2**)

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

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). 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 de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 1. 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 et les éventuels litiges ou contentieux purgés), 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.
 2. 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, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 3. 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 plus 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.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

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 sur l'opération 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 à fort impact sur les circulations régionales

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 prend effet à la date de signature par le dernier des signataires 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.
- 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.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés 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, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble 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 l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération 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 envisagées en matière de communication tout au long de la vie 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.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

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 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 du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

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 notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

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

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :
Coût, Fonctionnalités, Délais

Sans Objet

Convention de financement

Annexe 3

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

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

OPERATION : Etude d'exploitabilité du nœud d'Avignon

**MONTANT GLOBAL HT : 524 000 €
 courants**

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
T3 2024	1 ^{ère} appel de fonds	104 800	20%	Prise d'effet de la convention de financement
T1 2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	157 200	30%	Un ou plusieurs certificats d'avancement signé(s) par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau
T2 2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	235 800	45%	Un ou plusieurs certificats d'avancement signé(s) par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau
T4 2025	Solde	26 200	5%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		524 000	100,00%	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

Exemple de principe

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

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

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Sans objet