



COMMUNAUTE DE COMMUNES LE GRÉSIVAUDAN

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU **16 DECEMBRE 2024**
Délibération n° **DEL-2024-0430**

Objet : Création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud (ligne de Grenoble à Chambéry) – Modalités de financement

Nombre de sièges : 74
Membres en exercice : 74

Présents : 56
Pouvoirs : 13
Absents : 0
Excusés : 18
Pour : 69
Contre : 0

Abstention : 0
N'ayant pas pris part au vote : 0

Acte rendu exécutoire après transmission en Préfecture le

1 8 DEC. 2024

et publié le

1 8 DEC. 2024

Secrétaire de séance :
Damien VYNCK

Le lundi 16 décembre 2024 à 18 heures 30, le Conseil communautaire de la Communauté de communes Le Grésivaudan s'est réuni, sous la présidence de Monsieur Henri BAILE, Président. Convocation dûment faite le 10 décembre 2024.

Présents : Cédric ARMANET, Patricia BAGA, Henri BAILE, Michel BASSET, Philippe BAUDAIN, Patrick BEAU, Patricia BELLINI, Claude BENOIT, Zakia BENZEGHIBA, François BERNIGAUD, Anne-Françoise BESSON, Clément BONNET, Dominique BONNET, Coralie BOURDELAIN, Jean-François CLAPPAZ, Alexandra COHARD, Roger COHARD, Isabelle CURT, Brigitte DULONG, Agnès DUPON, Thierry FEROTIN, Michèle FLAMAND, Claudine GELLENS, Philippe GENESTIER, Ilona GENTY, Martin GERBAUX, André GONNET, Annick GUICHARD, Mylène JACQUIN, Joseph JURADO, Martine KOHLY, Richard LATARGE, Hervé LENOIRE, Julien LORENTZ, Philippe LORIMIER, Marie-Béatrice MATHIEU, Christelle MEGRET, Françoise MIDALI, Régine MILLET, Clara MONTEIL, François OLLEON, Delphine PERREAU, Valérie PETEX, Sandrine PISSARD-GIBOLLET, Serge POMMELET, Claire QUINETTE-MOURAT, Franck REBUFFET-GIRAUD, Cécile ROBIN, Olivier ROZIAU, Olivier SALVETTI, Brigitte SORREL, François STEFANI, Annie TANI, Jean-Claude TORRECILLAS, Régine VILLARINO, Damien VYNCK

Pouvoirs : Karim CHAMON à Régine MILLET, Cécile CONRY à François BERNIGAUD, Christophe DURET à Anne-Françoise BESSON, Christophe ENGRAND à Brigitte SORREL, Pierre FORTE à Françoise MIDALI, Annie FRAGOLA à Annie TANI, Alain GUILLUY à Olivier ROZIAU, Philippe LECAT à Cécile ROBIN, Guillaume RACCURT à François OLLEON, Sidney REBBOAH à Christelle MEGRET, Christophe SUSZYLO à Zakia BENZEGHIBA, Martine VENTURINI à Henri BAILE, Françoise VIDEAU à Claudine GELLENS

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

Vu le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU,
Vu la convention de financement globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 du 8 juillet 2011,
Vu l'avenant 1 à la convention globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 signé le 28 mars 2019,
Vu la convention de financement relative aux travaux de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement mode doux du 21 janvier 2024,

La présente délibération vise à autoriser la signature de la convention et de ses annexes ayant pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement des surcoûts de l'opération de création d'un terminus en gare de Brignoud. Cette convention intervient en complément des dispositions prévues à l'avenant 1 à la convention globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 signé le 28 mars 2019.

En tenant compte du financement disponible sur l'opération au titre de l'avenant 1 à la convention de financement du Sillon Alpin Sud phase 2 à hauteur de 32 M€ courants, le besoin de financement complémentaire pour la phase réalisation (REA) REA s'élève à 25,9 M€ courants portant l'opération à hauteur de 54,326 M€ HT courants.

Le site de Brignoud, sur la commune de Villard-Bonnot, futur terminus d'une des lignes du projet de RER ferroviaire, accueille plusieurs opérations d'envergure, menées par différents maîtres d'ouvrage coordonnés entre eux (SNCF Réseau, Département de l'Isère, Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG...)) :

- Suppression par dénivellement du passage à niveau n° 27 (fonctionnalités routières et fonctionnalités modes actifs), situé à l'intersection de la RD10 et de la ligne ferroviaire, et inscrit au Programme de Sécurisation Nationale des passages à niveau ;
 - Liaison interrives pour les modes actifs entre Crolles et Brignoud ;
 - Création d'un pôle d'échanges multimodal biface ;
 - Reconstruction du pont de Brignoud suite à l'incendie d'avril 2022 ;
- Création d'un terminus en gare de Brignoud via l'ajout d'une 3ème voie, permettant d'accueillir le futur RER de l'aire grenobloise.

La convention objet et ses annexes couvrent :

- La création de la 3^{ème} voie en gare de Brignoud, voie terminus du côté Montmélian ;
- La suppression des quais existants, la création de deux nouveaux quais d'une longueur de 250 m et l'intégration de ces derniers au passage souterrain de la gare de Brignoud créé dans le cadre de l'opération ferroviaire de suppression du passage à niveau n° 27, relevant du périmètre de SNCF Gares & Connexions, délégué à SNCF Réseau par accord entre elles;

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

- La modification du pont rail sur le ruisseau du Vorz au regard des besoins d'élargissement du faisceau ferroviaire ;
- La création d'un nouveau poste de signalisation informatique type ARGOS ;
- La mise en télécommande des installations de signalisation créées depuis le bâtiment voyageur de la gare de Gières.

Le volet ferroviaire de ces opérations constitue la 1ère étape, essentielle, de la mise en œuvre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire grenobloise, avec un objectif de desserte entre Grenoble et Brignoud au ¼ d'heure en période de pointe et à la ½ heure en période creuse.

C'est pourquoi, sans attendre l'aboutissement des négociations sur le volet mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) concernant le financement global des opérations ferroviaires concourant à la mise en œuvre du SERM, dans l'objectif de préserver le calendrier et donc le bénéfice de la Déclaration d'Utilité Publique liée au « sillon alpin sud », il est aujourd'hui nécessaire de financer les surcoûts de la phase « REALISATION » des travaux de la gare.

Le Dossier d'études unique Avant-Projet et Projet (APO), présenté fin 2023 et ayant fait l'objet d'une contre-expertise au premier semestre 2024, a révélé un besoin de financement complémentaire à hauteur de 25,9 M€ constitutif d'un surcoût de plus de 80 % pour réaliser les travaux de l'opération.

Ce financement complémentaire est l'objet de la présente délibération autorisant la signature de la convention de financement conformément au principe contractuel arrêté lors du COPIL du 27 mai 2024.

Cette convention fait suite à plusieurs mois de discussions et une répartition des financements entre partenaires, notamment suite à de fortes hausses de coûts.

Ce faisant, Le Grésivaudan souhaite s'engager à hauteur de 8,556 Millions d'euros sur les 25,9 millions, nécessaires à la réalisation du projet soit un tiers du financement.

Les partenaires locaux, composés du Département de l'Isère, de la Métropole de Grenoble, ainsi que la communauté d'Agglomération du Pays Voironnais se sont également fortement mobilisés, notamment financièrement, pour la sauvegarde du projet.

L'absence de financements aurait conduit à un arrêt du projet de SERM de l'aire grenobloise dont cette convention est un jalon essentiel sur sa partie travaux.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

Le plan de financement complet s'organise comme tel :

Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
L'ÉTAT	45,0000 %	11 655 000 €
LA CCLG	33,0344 %	8 555 920 €
Grenoble-Alpes Métropole	12,1200 %	3 139 080 €
LE DEPARTEMENT	7,7220 %	2 000 000 €
LA CAPV	2,1236 %	550 000 €
TOTAL	100,0000 %	25 900 000 € HT

Il est précisé qu'un financement complémentaire au projet global de SERM devra être identifié prochainement, dans le cadre des échanges sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER dont les discussions ont été reportées suite au renouvellement de l'exécutif de la Région ainsi qu'au contexte national post dissolution de l'été 2024.

Le lancement de la mission de préfiguration du projet de SERM de l'aire grenobloise permettra également la fiabilisation du projet, ainsi que l'étude de nouvelles pistes de financement pour le projet.

Ainsi, Monsieur le Président propose au Conseil communautaire :

- D'approuver les termes de la convention relative au financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud (ligne de Grenoble à Chambéry),
- De participer au financement pour un montant complémentaire de 8 555 920 €,
- De l'autoriser à signer la convention relative au financement complémentaire des travaux de création du terminus ferroviaire en gare de Brignoud (ligne de Grenoble à Chambéry), annexée à la présente délibération, ainsi que tous les actes afférents à cette affaire.

Le Conseil communautaire, après en avoir délibéré, adopte à l'unanimité cette délibération.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus.
Au registre ont signé tous les membres présents.
POUR COPIE CERTIFIÉE CONFORME ET EXECUTOIRE

Crolles, le **16 DEC. 2024**

Le Président,
Henri BAILE



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : coûts

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

- **Conditions de réalisation des travaux**

Les conditions de réalisation des travaux considèrent les hypothèses capacitaires et procédures administratives détaillées dans l'annexe planning.

- **Provisions pour risques**

La provision pour risques regroupe les effets des risques identifiés et des risques non identifiés.

Un suivi des risques et du plan d'action de couverture sera réalisé avec les partenaires lors des comités techniques.

Les principaux risques identifiés sont :

- Non maîtrise de la pollution des sols

Le site de réalisation des travaux est fortement pollué par les activités industrielles effectuées par le passé sur cette zone. Les sondages et analyses réalisés lors des études APO (Avant-Projet et prOjet) de l'opération ont permis de caractériser les polluants rencontrés mais sans en garantir l'exhaustivité.

Les estimations du coût de la phase REA et le planning associé prennent pour hypothèses :

- Les résultats d'analyse disponibles à la remise des études APO (Avant-Projet et prOjet) ;
- Le seul traitement des matériaux excavés.

Une modification du calendrier prévisionnel de l'opération et un financement complémentaire pourront être sollicités par le maître d'ouvrage si celui-ci en apporte la justification, en particulier en cas de découverte de polluants non identifiés jusqu'alors, d'identification d'un niveau de concentration au-delà des mesures réalisées en phase APO, la mise en œuvre de moyens de protections des salariés et du public au-delà de ce qui est prévu dans les études conduites en phase APO ou de demande des autorités de traitement des matériaux excavés au-delà des volumes identifiées dans les études APO.

- Maîtrise foncière tardive

La réalisation de l'opération demande la maîtrise foncière des parcelles suivantes sur la commune de Villard Bonnot :

AT6 / AT7 / AT149 / AT102 / AT103 / AT104 / AC276 / AT15 / AT21 / AB556 / AT71 / AT76

Le périmètre foncier AT21, AT15, AT149, AT7 est couvert par l'ordonnance d'expropriation du 20 avril 2024.

Le périmètre foncier restant sera acquis par voie amiable.

La maîtrise temporaire foncière pour le besoin travaux est réalisée par voie d'arrêté de pénétration et d'occupation

Les parcelles AT71, AT76, AT70 et AT93 sont actuellement grevées d'un arrêté de compensation

environnementale au profit d'AREA (cf. Annexe 4 item procédures administratives). Le planning de l'opération considère cette contrainte foncière levée pour fin T3 2024.

Une modification du calendrier prévisionnel de l'opération et un financement complémentaire pourront être sollicités par le maître d'ouvrage en cas de refus d'AREA ou de l'ÉTAT de la démarche.

Le planning travaux de l'opération ne permet pas de marge pour la prise de possession effective par SNCF Réseau du foncier au regard des délais usuels.

- Travaux préalables de concessionnaires (déviations des réseaux...)

Les travaux d'élargissement de la plate-forme ferroviaire et plus particulièrement du pont rail du Vorz, longent le réseau de la société SPMR d'alimentation de l'aéroport de Genève en hydrocarbure.

Les entreprises en charge de la réalisation des travaux relatifs à l'opération de création du Terminus Brignoud prendront les dispositions prévues dans les études APO pour assurer l'intégrité du réseau SPMR.

La même démarche sera appliquée pour les entreprises travaux de l'opération au regard de la liaison ERDF sur les parcelles AT80 et AT81 à Villard Bonnot.

Une modification du calendrier prévisionnel de l'opération et un financement complémentaire pourront être sollicités par le maître d'ouvrage si celui-ci en apporte la justification, en particulier en cas de mise en œuvre de protections supplémentaires à la demande des concessionnaires.

- Concomitance des opérations création du terminus Brignoud et suppression du passage à niveau n°27

La concomitance des travaux entre les opérations de création du terminus Brignoud et de suppression du passage à niveau n°27, ainsi que l'imbrication technique des deux ouvrages ont conduit à grouper les marchés terrassement / ouvrages d'art/génie civil.

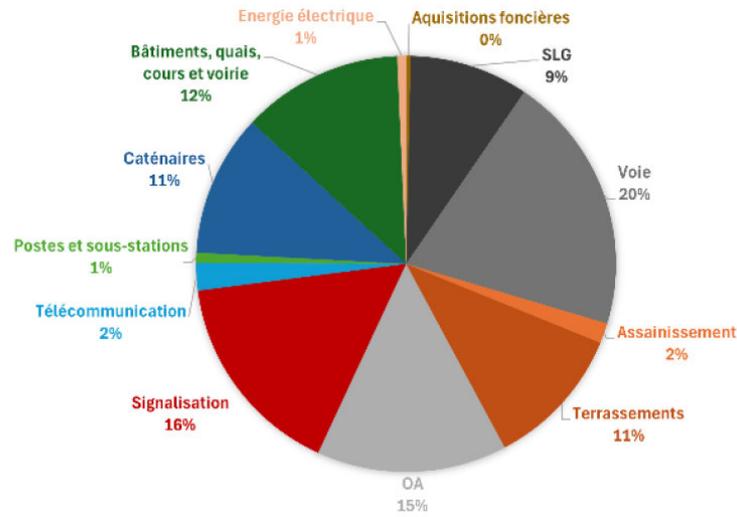
Une modification du calendrier prévisionnel de l'opération et un financement complémentaire pourront être sollicités par le maître d'ouvrage si celui-ci en apporte la justification, en particulier en cas de retard de l'opération de suppression du passage à niveau n°27 entre ces deux opérations.

La PR Identifiée est de 1 051 500 € ce 06/2012 et la PRNI de 1 281 000 € ce 06/2012 soit une PR globale de 2 332 500 € ce 06/2012.

- **Détail du coût estimatif de la phase REA**

Phase REA	Coût estimatif <small>€ <small>ce 06/2012</small></small>
Acquisitions foncières	142 454 €
Travaux et autres missions	31 883 569 €
Frais de maîtrise d'œuvre	3 715 364 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	2 226 832 €
Provision pour risques	2 332 500 €
Total	40 300 719 €

Le détail des couts travaux et autres missions est apporté ci-dessous :



- **Transfert d'actif à SNCF Gare et Connexion**

À la finalisation des travaux, les actifs quais et éléments connexes (équipements de quais, trémie d'accès vers le passage souterrain, ...) et bâtiments voyageurs de Brignoud et de Gières seront remis à SNCF Gare et Connexion.

Convention de financement

Annexe 3

Caractéristiques de l'opération : fonctionnalités et détails des travaux

FONCTIONNALITÉS DE L'OPERATION DE CREATION DU TERMINUS BRIGNOUD

- **Objectif de l'opération de création du Terminus Brignoud**
- L'opération de création du Terminus Brignoud vise la modification de l'infrastructure ferroviaire en vue d'ajouter 2 A/R supplémentaires par heure en heure de pointe entre Grenoble et Brignoud.

Initialement prévue pour fin 2025, la mise en service est planifiée pour le 1^{er} semestre 2028.

DÉTAIL DES TRAVAUX DE L'OPERATION

- **Principaux ouvrages créés :**

Le projet de création d'un terminus urbain à Brignoud demande l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire par la modification ou la création des ouvrage suivants :

- Création de deux nouveaux quais de 250 m de long, avec déplacement du point d'arrêt des trains

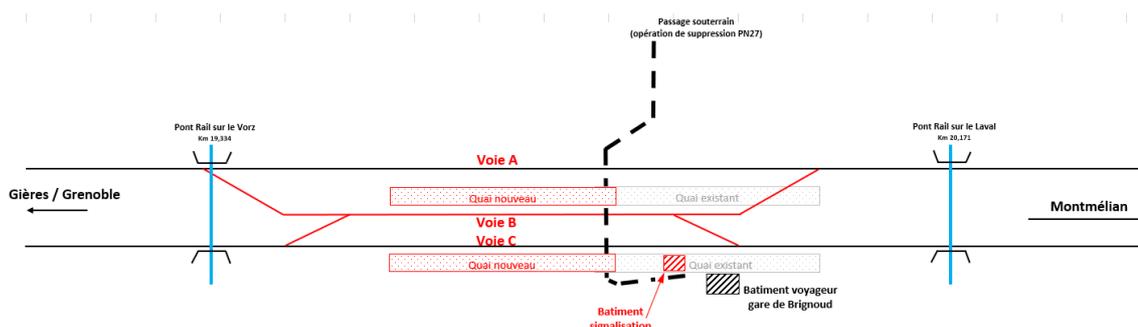
Les quais créés sont accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite depuis le passage souterrain créé par l'opération de suppression du passage à niveau n°27, un ascenseur et une trémie (non-PMR) permettent l'accès au quai central.

La création des quais nouveaux permet la démolition des quais existants et la dépose de la passerelle actuelle.

- Création d'une 3ème voie circulaire à 140 km/h en gare de Brignoud avec mise en œuvre de communications entre la voie B et la future voie de terminus et la voie C, L'élargissement de la plateforme ferroviaire pour accueillir la 3ème voie en gare demande l'élargissement du Pont Rail sur le Vorz.

Les installations de signalisation en gare Brignoud seront commandées depuis un poste de type ARGOS, déployé dans un bâtiment technique nouveau dans le délaissé de la rampe du passage souterrain coté Belledonne. La télécommande de ces installations sera réalisée par l'Agent Circulation actuellement en poste au bâtiment voyageur de Gières qui sera adapté.

- **Le plan de voie cible est le suivant :**



Les éléments en rouge sont créés par l'opération.

- **Programme de l'opération**

La phase de travaux s'inscrit dans la continuité des études APO remises en janvier 2024 aux partenaires.

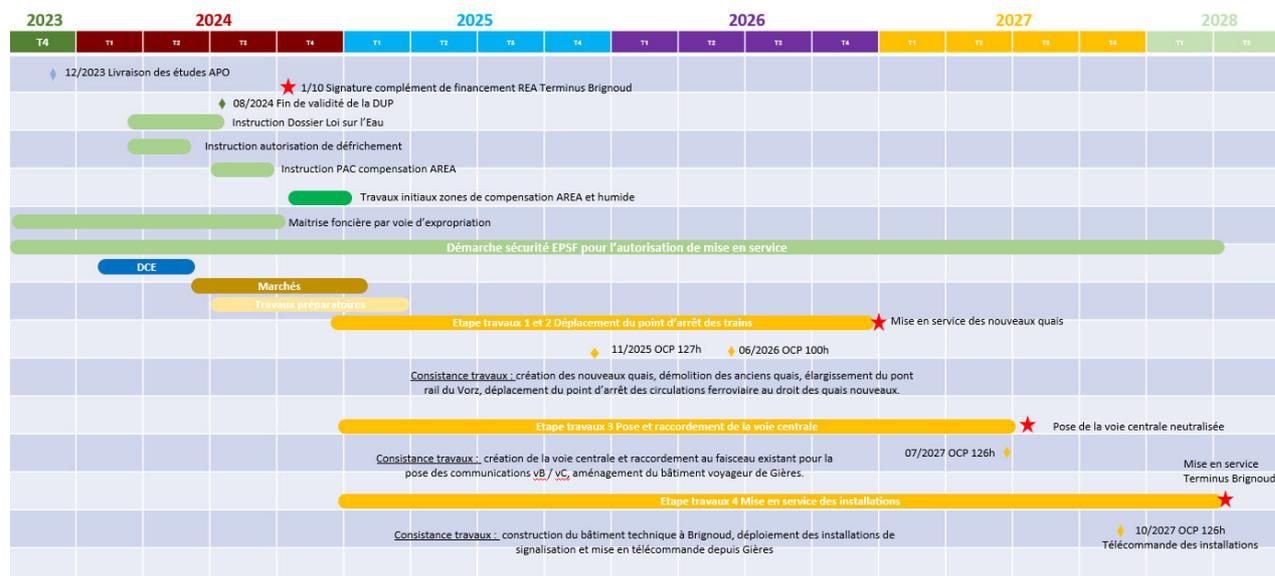
Convention de financement

Annexe 4

Caractéristiques de l'opération : délais

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le planning prévisionnel de réalisation de l'opération est le suivant :



Le planning prévisionnel ci-dessus repose sur les hypothèses suivantes :

- **Financement**

Au-delà des financements prévus au sein de l'avenant 1 de la convention SAS2, le financement complet de la phase REA de l'opération doit être assuré (convention de financement signée par l'ensemble des partenaires) pour fin 2024 afin de permettre l'attribution des marchés travaux conformément au planning prévisionnel de réalisation.

- **Conditions de réalisation des travaux**

Les hypothèses capacitaires et les conditions de réalisation des travaux sont concertées entre les acteurs. Ces concertations ont eu lieu avec les entreprises ferroviaires pour définir les années 2024, 2025 et 2026 (ITC interruption de circulation, OCP opération coup de poing et LTV limitation temporaire de vitesse).

Le processus capacitaire 2027 est en cours au moment de la rédaction du présent document.

Le planning prévisionnel considère l'obtention de l'ensemble des capacités demandées.

- **Procédures administratives**

La réalisation des travaux demande la conduite des procédures administratives suivantes :

- Loi sur L'eau (volet CNPN inclus)

L'autorisation Loi sur l'eau (niveau déclaration) inclus le volet compensation zone humide à Champ Près Froges en lien avec le SYMBHI (parcelle AD001).

- Défrichage,

L'autorisation de défrichage est nécessaire pour la libération de l'emprise travaux.

- Déplacement de la compensation environnementale AREA,

L'emprise travaux et cible est actuellement grevée par la compensation environnementale au profit d'AREA (Arrêté Préfectoral 38 2017 07 04 008 du 4 juillet 2017). Le projet visera la modification de cet arrêté en lien avec le concessionnaire autoroutier AREA et le propriétaire du tènement ciblé à Champ Près Froges sur la parcelle AD004, SYMBHI).

Compensation environnementale AREA actuelle à Brignoud :



Compensation environnementale AREA en situation cible à Brignoud :



Compensation environnementale AREA en situation cible à Champ près Froges (parcelle AD004) :



- Maîtrise foncière,

Les acquisitions seront réalisées dans la mesure du possible par voie amiable. Néanmoins, si la maîtrise foncière le nécessite, la voie d'expropriation sera employée : la limite de validité de la DUP est fixée au 24/08/2024, l'ordonnance d'expropriation est datée du 30 avril 2024.

- Autorisation de mise en service EPSF

La nature des modifications réalisées sur l'infrastructure ferroviaire fait que l'autorisation de mise en service est prononcée par L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

Le planning prévisionnel de réalisation de l'opération considère les délais usuels pour la conduite des procédures pré citées. En cas d'allongement de ces délais et sur justification du Maître d'Ouvrage, le calendrier et le coût de l'opération pourront être révisés.

Convention de financement

Annexe 5

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

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND

Le calendrier prévisionnel des appels de fond est le suivant :

	2025	2025	2026	2027	2028	Total
Budget M€ courants par année	0%	0%	40%	45%	15%	100 %
L'ETAT	0 €	0 €	4 662 000 €	5 244 750 €	1 748 250 €	11 655 000 €
LE DEPARTEMENT	0 €	0 €	799 999 €	800 000 €	400 001 €	2 000 000 €
GRENOBLE-ALPES METROPOLE	0 €	0 €	1 255 632 €	1 412 586 €	479 862 €	3 139 080 €
LA CAPV	0 €	0 €	220 005 €	220 000 €	109 995 €	550 000 €
LA CCLG	0 €	0 €	3 422 364 €	3 850 159 €	1 283 397 €	8 555 920 €

Les appels de fond seront dans un premier temps orientés vers l'Avenant 1 de la convention de financement du SAS 2, puis orientés vers la présente convention.

Conformément à l'article 8.2 des Conditions générales, paragraphe « Calendrier prévisionnel des appels de fonds », ce calendrier prévisionnel des appels des fonds pourra faire l'objet d'actualisations sur demande d'un ou des partenaires lors des réunions du comité technique et financier de l'opération en tenant compte de l'avancement de l'opération et au regard des capacités de ces derniers.

En tout état de cause, ces actualisations ne remettent pas en cause les engagements financiers des financeurs publics tels que figurants à l'article 5.2 des Conditions particulières de la présente convention.

Ce calendrier prévisionnel pourra être modifié en fonction de l'avancement des travaux.

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

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 6

Moyens et calendrier des événements de communication

COMMUNICATION EN PHASE DE TRAVAUX

Les partenaires conviennent que toute communication réalisée par le Maître d'ouvrage SNCF Réseau sur l'opération souligne leur engagement commun, et soit effectuée selon un esprit équilibré et dans le respect de l'implication de chacun.

À chaque fois que SNCF Réseau communique sur ses propres supports de communication auprès du public (panneau de chantier, communication travaux, ...), le logo des partenaires financeurs sera représenté.



Convention

Relative au financement complémentaire
des travaux de création du terminus
ferroviaire en gare de Brignoud
(ligne de Grenoble à Chambéry)

Conditions particulières

F43904 et G15762

CFI n° 2400253

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'ÉTAT (Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires), représenté par Madame Fabienne BUCCIO, préfète de région ;

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

La Région Auvergne Rhône Alpes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Fabrice PANNEKOUCKE agissant en vertu de la délibération n° **du** ;

Ci-après désignée « **LA REGION** »

Le Département de l'Isère, dont le siège est sis 7 rue Fantin Latour – CS 41096 – 38022 Grenoble cedex 1, représenté par son Président en exercice, Monsieur Jean-Pierre BARBIER, agissant en vertu de la délibération n° **du** ;

Ci-après désigné « **LE DEPARTEMENT** »

GRENOBLE-ALPES METROPOLE, représentée par son Président, Monsieur Christophe FERRARI, agissant en vertu de la délibération n° **du** ;

Ci-après désignée « **Grenoble-Alpes Métropole** »

La Communauté de Communes Le Grésivaudan, dont le siège est 390 rue Henri Fabre 38926 Crolles, représentée par le Président, Monsieur Henri BAILE agissant en vertu de la délibération n° **du** ;

Ci-après désignée « **LA CCLG** »

La Communauté d'Agglomération Du Pays Voironnais, dont le siège est [•], représentée par [•] agissant en vertu de la délibération n° **du** ;

Ci-après désignée « **LA CAPV** »

Et,

SNCF Réseau, **Société anonyme au capital de 621 773 700 euros** 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 CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Béatrice LELOUP**, Directrice Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU, L'ÉTAT, LE DEPARTEMENT, GRENOBLE ALPES METROPOLE, LA CCLG et LA CAPV étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La Loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU,
- La convention de financement globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 datée du 8 juillet 2011
- L'avenant 1 à la convention globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 signée le 28 mars 2019.
- La convention de financement relative aux travaux de la suppression du PN27 de Brignoud – ouvrage de franchissement mode doux, datée du 21 janvier 2024
- L'arrêté inter préfectoral du 24 août 2009 numéro 2009-07159, déclarant d'utilité publique le projet de modernisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin sud (phase 2) entre Montmélian (73) et Saint Marcel les Valence (26),
- L'arrêté inter préfectoral du 23 juillet 2014 numéro 2014204-0012 prorogeant jusqu'au 23 juillet 2014 la déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin sud (phase 2) entre Montmélian (73) et Saint Marcel les Valence (26),
- Le décret numéro 2019-852 du 20 août 2019 prorogeant les effets de l'arrêté inter-préfectoral numéro 2009-07159 du 24 août 2009, prorogé par l'arrêté inter-préfectoral numéro 2014204-0012 du 23 juillet 2014, déclarant d'utilité publique le projet de modernisation de l'axe ferroviaire du Sillon Sud Alpin (phase 2) entre Montmélian et Saint Marcel les Valence.
- Le budget opérationnel 2024 du programme 2023 « Infrastructures et services de transport » de l'État en région Auvergne – Rhône-Alpes

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	7
ARTICLE 4.	MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	8
5.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	8
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	8
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	9
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS	9
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	9
6.3	IDENTIFICATION	10
6.4	DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 7.	GESTION DES ÉCARTS LIES AUX EFFETS D'INDEXATION	11
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	11

ANNEXES

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

La ligne Valence Grenoble Chambéry, dite « Sillon Alpin sud », bénéficie d'une situation géostratégique exceptionnelle. Reliant les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry à travers un territoire au fort développement économique et démographique, elle se connecte aux trois lignes de la vallée du Rhône ainsi qu'aux lignes les plus importantes existantes et en projet vers les vallées alpines et l'Italie.

La modernisation et l'électrification de cet axe a fait l'objet de plusieurs engagements de la part des partenaires concernés (l'État, La Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Réseau, les Collectivités locales). Ainsi, lors du comité de pilotage du 9 décembre 2010, le programme de travaux, retenu pour l'ensemble du deuxième programme sillon alpin sud phase 2 (SAS2), et son mode de financement, ont été validés et contractualisés dans le cadre de la convention de financement « REA2 – SAS2 », signée le 8 juillet 2011.

L'avenant 1 signée en 2019 modifie cette convention de financement pour :

- Intégrer la subvention européenne dans le plan de financement de la convention de financement initiale ;
- Modifier le besoin de financement initial et les participations respectives de chacun des partenaires au vu des évolutions de coûts constatées sur la mise en œuvre du programme, en allouant notamment 32 M€ à la phase REA de l'opération de création du terminus ferroviaire de Brignoud ;
- Préciser le délai prévisionnel de réalisation du dernier élément de programme « Voie centrale en gare de Brignoud », avec une mise en service prévisionnelle à l'horizon 2025.

Le contexte industriel de réalisation des travaux et les réflexions en cours sur l'aménagement cible de la gare de Brignoud n'ont pas permis le lancement de la phase réalisation des travaux tel qu'initialement envisagé en 2019.

À la faveur de la réalisation de l'opération de suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, la mise à jour des études APO de 2015 de l'opération de création du terminus Brignoud est décidée en 2020 pour tenir compte :

- Des évolutions technologiques sur les équipements déployés,
- Du bilan de l'analyse de la valeur conduite en 2018 sur la base des études APO de 2015 ;
- Des interfaces avec les projets concomitants ;
- De la capacité prévisionnelle des entreprises travaux conduisant à un calendrier actualisé de mise en service pour le 1er semestre 2028.

Ces études de niveau APO présentées fin 2023 et ayant fait l'objet d'une contre-expertise au premier semestre 2024 révèlent le besoin d'un financement complémentaire de 25,9 M€ pour réaliser les travaux de l'opération. Ce financement complémentaire est l'objet de la présente convention de financement conformément au principe contractuel arrêté lors du COPIL du 27 mai 2024.

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes Conditions particulières ont pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement de l'opération de création d'un terminus en gare de Brignoud en complément des dispositions relatives à cette dernière prévues à l'avenant 1 à la convention globale de financement des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 signée le 28 mars 2019.

Pour mémoire les signataires et les contributions de l'avenant 1 de la convention Sillon Alpin Sud phase 2 sont :

	Participations Finales	
	Taux	Montants
La Région	38,3637%	95,2 M€
L'Etat	31,0170%	77,0 M€
SNCF Réseau	15,2162%	37,8 M€
Le Département 26	3,2779%	8,1 M€
Le Département 38	5,7428%	14,3 M€
Grenoble-Alpes Métropole	3,0582%	7,6 M€
CAPV	0,4493%	1,1 M€
Le Grésivaudan	0,9438%	2,3 M€
Le Département 73	1,1558%	2,9 M€
Grand Chambéry	0,7753%	1,9 M€
TOTAUX	100,0000%	248,2 M€

Cet avenant 1 de la convention du SAS2 visait la réalisation de l'opération à l'horizon 2025. L'enveloppe budgétaire restante sur l'avenant 1 est complétée par la présente convention afin de couvrir l'ensemble du besoin de financement nécessaire à la réalisation de l'opération de création du terminus en gare de Brignoud.

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

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération vise la modification de l'infrastructure ferroviaire en gare de Brignoud afin d'augmenter l'offre de service au ¼ h par l'ajout de circulations ayant pour terminus Brignoud.

Les principaux ouvrages du programme sont :

- La création de la 3^{ème} voie en gare de Brignoud, voie terminus coté Montméliant ;
- La suppression des quais existants, la création de deux quais nouveaux de 250 m et l'intégration de ces derniers au passage souterrain de la gare de Brignoud créé dans le cadre de l'opération ferroviaire de suppression du passage à niveau N°27, relevant du périmètre de SNCF Gares & Connexions, délégué à SNCF Réseau par accord entre elles ;
- La modification du pont rail sur le ruisseau du Vorz au regard des besoins d'élargissement du faisceau ferroviaire ;
- La création d'un nouveau poste de signalisation informatique type ARGOS ;

CFI SNCF RÉSEAU financement complémentaire Terminus Brignoud

- La mise en télécommande des installations de signalisation créées depuis le bâtiment voyageur de la gare de Gières.

L'opération est décrite dans le dossier de synthèse des études APO remis aux partenaires en janvier 2024. Le programme des travaux retenus est conforme à ces études.

Le planning prévisionnel de l'opération, en lieu et place du planning Annexe A de l'avenant à la convention de financement globale des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2, est présenté en **Annexe 4**.

Ce planning prend comme hypothèse l'obtention des autorisations administratives Dossier Loi sur L'eau, Défrichement, compensation zone humide et AREA, monument historique et les acquisitions foncières suivant les délais usuels.

Le détail des travaux est présenté en **Annexe 3**.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de **39** mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 4**.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION

Les instances décisionnelles de pilotage de cette opération sont organisées au titre de la présente convention en lieu et place des modalités prévues par la convention de financement globale des travaux relatifs au programme Sillon Alpin Sud phase 2 autour :

- D'un comité technique chargé de suivre le déroulement de l'étude ;
- D'un comité de pilotage chargé de valider les évolutions éventuelles (programme, performance...) et dans tous les cas le résultat des études.

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

Il est convenu, entre les partenaires, d'associer les représentants du SMMAG aux comités techniques et de pilotage.

Le comité technique se réunit de manière obligatoire au lancement et à la clôture de la phase de travaux, et sur une fréquence régulière pendant la réalisation des travaux, pour des points intermédiaires d'avancement, pour s'assurer du respect du calendrier global de l'opération, préalablement à toute réunion du comité de pilotage, et autant que de besoins exprimés par les partenaires.

Les comités techniques sont organisés par SNCF Réseau.

Les comités de pilotage sont organisés et présidés par l'État.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total prévisionnel de l'opération (phase APO et REA) est estimé à 43,368 M€ HT aux conditions économiques de 06/2012.

Le coût de la phase de travaux de l'opération, objet de l'avenant 1 de la convention « SAS 2 » et de la présente convention, est estimé à 40,301 M€ HT aux conditions économiques de 06/2012, soit 54,326 M€ HT courants.

Le détail des coûts estimatifs est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

L'avenant 1 à la convention de financement du Sillon Alpin Sud phase 2 couvrait la réalisation de l'opération à hauteur de 32 M€ courants. Le montant des études APO remises en janvier 2024 et financées par ce montant a été de 3,574 M€ courants. Le budget restant sur l'Avenant 1 de la convention de financement SAS 2, une fois les études APO déduites est de 28,426 M€ courants. Ce montant est déduit du besoin de financement de l'opération (54,326 M€ courants) pour déterminer le besoin de financement complémentaire, objet de la présente convention de financement.

En tenant compte du financement disponible sur l'opération au titre de l'Avenant 1 à la convention de financement du Sillon Alpin Sud phase 2, le besoin de financement complémentaire pour la phase REA est de 25,9 M€ courants. Les Parties conviennent que les fonds appelés au titre de la présente convention et de l'avenant 1 à la convention de financement du Sillon Alpin Sud phase 2 sont fongibles.

Ce montant tient compte :

- Des indices TP01 et ING de mai 2024 ;
- D'un taux prévisionnel d'indexation de l'indice TP01 : +2,8% pour 2024, +2,5% pour 2025 et au-delà ;
- D'un taux prévisionnel d'indexation de l'indice ING : +2,5% pour 2024, +2,3% pour 2025 et +2,2% pour 2026 et au-delà.

Le détail des coûts estimatifs est précisé en **Annexe 2**.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au titre de la présente convention au financement du complément de financement de l'opération nécessaire selon la clé de répartition suivante :

Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
L'ÉTAT	45,0000 %	11 655 000 €
LA CCLG	33,0344 %	8 555 920 €
Grenoble-Alpes Métropole	12,1200 %	3 139 080 €
LE DEPARTEMENT	7,7220 %	2 000 000 €
LA CAPV	2,1236 %	550 000 €

TOTAL	100,000 %	25 900 000 € HT
--------------	------------------	------------------------

Sans préjudice de la mise en œuvre éventuelle des articles 7 des conditions particulières et 7.1 des conditions générales, s'agissant des collectivités iséroises (LA CCLG, GAM, LE DEPARTEMENT et la CAPV), les montants ci-dessus sont des contributions maximales et définitives pour l'opération de terminus de Brignoud.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

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

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 5**.

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

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
L'ÉTAT	DREAL AURA Service MAP 69453 LYON Cedex 06	DREAL Auvergne Rhône Alpes Service Mobilités Aménagement Paysage	Aff.map.dreal-ara@developpement- durable.gouv.fr
LA CCLG	Communauté de Communes Le Grésivaudan Direction Générale 390 Rue Henri Fabre, 38926 Crolles	Direction des finances et de la commande publique Service engagement la facturation : TRAN - Transports et déplacements	Service destinataire de Geoffroy GAVARD depenses@le-gresivaudan.fr Tél. : 04 76 08 04 57
GRENOBLE- ALPES METROPOLE	Direction de l'administration Le Forum 3 rue Malakoff CS 50053 38031 Grenoble cedex 01	Service administratif et financier Voirie et Espaces naturels	marion.maucourt@grenoblealpesmetro pole.fr 04 85 59 92 10

LE DEPARTEMENT	Département de l'Isère Direction des Mobilités Service Etude Stratégie Investissement CS 41096 38 022 Grenoble Cedex 1	SAF 7 Service comptabilité	Dfi.saf7@isere.fr
LA CAPV	CAPV 40 rue Mainssieux CS 80363 38 516 Voiron Cedex	Service Finances	Service Finances morane.feret@paysvoironnais.com 04.76.93.16.53
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean- Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
L'ÉTAT	130 006 729 00029	FR 77 130 006 729
LA CCLG	200 018 166 00245	FR94200018166
GRENOBLE- ALPES METROPOLE	200 040 715 00019	FR 35 200 040 715
LE DEPARTEMENT	223 800 012 00013	FR 1X 223 800 012
LA CAPV	243 800 984 00029	FR 72 243 800 984
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 24 mois à compter de la signature de la 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.
- Un délai de 68 mois à compter de la signature de la CFI, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. GESTION DES ÉCARTS LIES AUX EFFETS D'INDEXATION

En complément de l'article 7.1 des Conditions générales, SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le besoin de financement. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la convention de financement, les financeur(s), après avoir été informés lors du comité de pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la convention de financement ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les financeurs, mentionnés à l'article 5.2 ci-avant. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

A l'issue de ces discussions, les hausses d'indices seront prises en charge par les financeurs. En cas de baisse, les sommes seront répercutées aux financeurs.

Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les 4 (quatre) mois suivant le Comité de Pilotage.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'ÉTAT

Monsieur le Directeur Régional
Service Mobilité Aménagement et Paysages
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
69453 LYON CEDEX
04 26 28 60 00
map.dreal-auvergne-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr

Pour LA REGION

Monsieur le Directeur des mobilités ferroviaires et aériennes
Région Auvergne-Rhône-Alpes
101 cours Charlemagne
CS 20033

69269 Lyon Cedex 2

Pour LE DEPARTEMENT

Nom : La Directrice des mobilités
DEPARTEMENT DE L'ISERE
Adresse : Direction des mobilités
Service Etudes Stratégie et Investissements
Adresse : CS41096
38022 Grenoble cedex 1
Tél : 04 76 00 33 96
E-mail : dm.direction@isere.fr et catherine.hardy@isere.fr

Pour Grenoble Alpes Métropole

Nom : Direction générale des services/ Mobilités
Adresse : CS 50053 38031 Grenoble Cedex 01, France
Tél : 04 76 59 59 59
E-mail : vincent.caille@smmag.fr ; florence.vianey@grenoblealpesmetropole.fr

Pour LA CCLG

Nom : La Direction Générale des services-Mobilité
Adresse 390 rue Henri Fabre 38926 Crolles
Tél : 0617106645 ; [04 76 08 04 57](tel:0476080457)
E-mail phirigoyen@le-gresivaudan.fr; j.benelle@le-gresivaudan.fr

Pour la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

Direction du service des mobilités : Gérald Cipro
Adresse : 40 rue Mainssieux
CS 80363
38 516 Voiron Cedex
Tél : 04 76 32 74 44
E-mail : sabine.perret@paysvoironnais.com; gerald.cipro@pays.voironnais.com

Pour SNCF RÉSEAU

Nom : La Directrice territoriale, Béatrice Leloup
Adresse : 78 rue de la Villette, 69425 Lyon cedex 03
Tél : 04 28 89 00 01
E-mail : beatrice.leloup@sncf.fr

Fait, en sept exemplaires originaux,

A _____ , le
Pour L'ETAT

A _____ , le
Pour LA REGION AUVERGNE RHONE ALPES

Fabienne BUCCIO

Fabrice PANNEKOUCKE

A _____ , le
Pour LE DEPARTEMENT

A _____ , le
Pour LA CAPV

Jean-Pierre BARBIER

Bruno CATTIN

A _____ , le
Pour LA CCLG

A _____ , le
Pour GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Henri BAILE

Christophe FERRARI

A _____ , le
Pour SNCF RÉSEAU

Béatrice LELOUP



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	6
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	6
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	6
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	10
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	10
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	11
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.....	14
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	16
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	17

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.

ARTICLE 1. 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 a 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 a 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 évènement 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 évènement 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 :
 - 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.
 - 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.
 - 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 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 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.