



Le GRÉSIVAUDAN
communauté de communes

COMMUNAUTE DE COMMUNES LE GRÉSIVAUDAN

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU **18 DECEMBRE 2023**

Délibération n° **DEL-2023-0461**

Objet : Convention de cofinancement pour la réalisation des travaux de déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix

Nombre de sièges : 74
Membres en exercice : 74

Présents : 58
Pouvoirs : 9
Absents : 0
Excusés : 16
Pour : 67
Contre : 0

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

Acte rendu exécutoire après
transmission en Préfecture le

20 DEC. 2023

et publié le

20 DEC. 2023

Secrétaire de séance :
Jean-François CLAPPAZ

Le lundi 18 décembre 2023 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 12 décembre 2023.

Présents : Cédric ARMANET, Patricia BAGA, Henri BAILE, Michel BASSET, Philippe BAUDAIN, Patrick BEAU, Patricia BELLINI, Claude BENOIT, Zakia BENZEGHIBA, François BERNIGAUD, Anne-Françoise BESSON, Dominique BONNET, Christophe BORG, Coralie BOURDELAIN, Karim CHAMON, Jean-François CLAPPAZ, Alexandra COHARD, Roger COHARD, Cécile CONRY, Isabelle CURT, Brigitte DESTANNE DE BERNIS, Thierry FEROTIN, Michèle FLAMAND, Pierre FORTE, Annie FRAGOLA, Nelly GADEL, Claudine GELLENS, Ilona GENTY, Martin GERBAUX, Annick GUICHARD, Mylène JACQUIN, Joseph JURADO, Richard LATARGE, Hervé LENOIRE, Julien LORENTZ, Philippe LORIMIER, Marie-Béatrice MATHIEU, Christelle MEGRET, Françoise MIDALI, Régine MILLET, Clara MONTEIL, François OLLEON, Valérie PETEX, Serge POMMELET, Claire QUINETTE-MOURAT, Guillaume RACCURT, Adrian RAFFIN, Cécile ROBIN, Olivier ROZIAU, Olivier SALVETTI, Franck SOMME, François STEFANI, Christophe SUSZYLO, Laurence THERY, Jean-Claude TORRECILLAS, Martine VENTURINI, Françoise VIDEAU, Régine VILLARINO

Pouvoirs : Patrick AYACHE à Serge POMMELET, Christophe DURET à Anne-Françoise BESSON, Philippe GENESTIER à Claude BENOIT, Martine KOHLY à Mylène JACQUIN, Sidney REBBOAH à Christelle MEGRET, Franck REBUFFET-GIRAUD à Régine VILLARINO, Sophie RIVENS à Alexandra COHARD, Annie TANI à Annie FRAGOLA, Damien VYNCK à Cécile ROBIN

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.

Cette délibération vise à signer la convention de cofinancement des travaux de déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix qui constitue une étape supplémentaire à la réalisation de la première phase de l'étoile ferroviaire grenobloise.

Cette halte se situe à la convergence des communes de Grenoble, Echirolles et Pont-de-Claix, dans un secteur marqué par les risques chimiques et les nuisances industrielles, plusieurs projets structurants ont été réalisés ou sont en cours :

- Prolongement de la ligne de tramway A à « L'Etoile » et son pôle d'échanges multimodal (PEM) associé, mis en service par le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) fin 2019 ;
- Projets urbains des villes d'Echirolles et de Pont-de-Claix ;
- Projet de déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix.

À terme, le déplacement de la halte de Pont-de-Claix doit permettre de renforcer l'offre de transport proposée au PEM « L'Etoile », avec une connexion attractive pour les usagers entre la ligne ferroviaire Grenoble-Gap, la ligne A du tramway, le réseau de bus, le parc-relais, les pistes cyclables et les cheminements piétons sécurisés.

La présente convention de financement concerne le financement de la phase Réalisation du déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix au niveau du PEM de « L'Etoile ».

La réalisation est conduite par plusieurs maîtres d'ouvrage, pour un montant total de 5,7 M€ HT courants :

- Maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions pour les aménagements de la nouvelle halte ferroviaire (estimés à 2 700 000 € HT courants), avec un financement pris en charge par l'Etat et le SMMAG à hauteur de 50% chacun ;
- Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires de sécurisation des passages à niveau n°5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles, n°6, situé avenue Charles-de-Gaulle au Pont-de-Claix et n° 7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix (estimés à 1 557 000 € HT courants), avec un financement réparti entre l'Etat (50%), Grenoble-Alpes Métropole (20%), le Département de l'Isère (15%), la Communauté de communes Le Grésivaudan (7,5%), et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (7,5%) ;
- Grenoble-Alpes-Métropole, pour les aménagements routiers de sécurisation de part et d'autre des passages à niveau n°5 et n°7 (estimés à 1 440 000 € HT courants), avec une participation de l'Etat à hauteur de 50%.

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.

Depuis l'annonce du retrait de la Région du financement de ce projet ferroviaire, le SMMAG, Grenoble-Alpes Métropole, le Département de l'Isère, la Communauté de communes Le Grésivaudan et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais se sont mobilisés pour faire en sorte que le projet ne soit ni abandonné, ni reporté, sachant qu'une absence de mobilisation à date aurait conduit à un report de la mise en service d'a minima 3 ans, tenant compte des délais de programmation des travaux ferroviaires propres à la SNCF.

Ces travaux, sécuriseront et amélioreront la connexion entre les différentes gares et haltes du nœud ferroviaire grenoblois.

Ainsi, comme pour le financement des travaux pour supprimer le passage à niveau n° 27 de Brignoud et créer un franchissement modes doux, Le Grésivaudan contribuera au financement des aménagements ferroviaires de sécurisation des passages à niveau de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix à hauteur de 116 908 € HT, soit 7,5% du montant de la phase réalisation de la nouvelle halte, et 2% de la globalité du projet.

Le calendrier prévoit une mise en service de cette nouvelle halte ferroviaire fin 2024.

Ainsi, Monsieur le Président propose au Conseil communautaire :

- D'attribuer un financement d'un montant de 116 908 € HT pour les aménagements ferroviaires de sécurisation des passages à niveau dans le cadre du déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix ;
- De l'autoriser à signer la convention annexée 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 CERTIFIEE CONFORME ET EXECUTOIRE

Crolles, le **18 DEC. 2023**

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.



ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES

CONVENTION
RELATIVE AU FINANCEMENT
DES TRAVAUX (PHASE REA)

PONT-DE-CLAIX L'ETOILE
ADAPTATION DES PASSAGES A NIVEAUX
PN5, PN6 & PN7

(LIGNE 905 000, PK 134+365)

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'ÉTAT (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires), représenté par Madame Fabienne BUCCIO, préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes,

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

Le DEPARTEMENT DE L'ISERE, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Jean-Pierre BARBIER, agissant en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « **le Département 38** » ou « **CD38** »

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

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

La COMMUNAUTE DE COMMUNES LE GRESIVAUDAN, représentée par son Président, Monsieur Henri BAILE, agissant en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « **Le Grésivaudan** » ou « **CCLG** »

La COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS, représentée par son Président, Monsieur Bruno CATTIN, agissant en vertu de la délibération n°

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 Madame Béatrice LELOUP, Directrice territoriale Auvergne Rhône-Alpes, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

L'ÉTAT, Le département 38, Grenoble-Alpes Métropole, le Grésivaudan, la CAPV et SNCF RÉSEAU 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 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements 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
- La convention de financement signée le 3 novembre 2015, relative au financement des études préliminaires de déplacement de la halte de Pont-de-Claix et de sécurisation du passage à niveau n°6 dans le cadre du projet d'aménagement de la zone de Flottibulle,
- La convention de financement signée le 18 mai 2020, relative au financement des études d'avant-projet de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
- La convention de financement signée le 9 mars 2023, relative au financement des études PRO/DCE de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
- La délibération Grenoble-Alpes Métropole du 22 décembre 2023 approuvant la présente convention N°230020 des travaux (REA) de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
- Le budget opérationnel 2023 du programme 203 « Infrastructures et services de transports » de l'État en région Auvergne-Rhône-Alpes,
- La délibération en commission permanente du Conseil départemental de l'Isère du 26 janvier 2024 approuvant la présente convention N°2300219 des travaux (REA) de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
- La délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du pays Voironnais du 19 décembre 2023 approuvant la présente convention N°2300219 des travaux (REA) de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
- La délibération du conseil communautaire de la communauté de communes le Grésivaudan du 18 décembre 2023 approuvant la présente convention N°2300219 des travaux (REA) de déplacement de la halte de Pont-de-Claix,
-

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	7
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE LA PHASE DE RÉALISATION.....	7
2.1	OBJECTIFS ET FONCTIONNALITÉS DU PROJET	7
2.2	DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DES TRAVAUX FINANCES DANS LE CADRE DE LA PRÉSENTE CONVENTION	9
2.3	ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	9
ARTICLE 3.	MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION.....	9
3.1	COMITE DE PILOTAGE	9
3.2	COMITE TECHNIQUE	10
ARTICLE 4.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	10
4.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	10
4.1.1	Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence	10
4.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	10
4.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	11
ARTICLE 5.	APPELS DE FONDS.....	11
5.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS	11
5.2	DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 6.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

À la convergence des communes de Grenoble, Echirolles et Pont-de-Claix, mais marqué par les risques chimiques et les nuisances industrielles, le quartier dit de « L'Etoile » fait objet de plusieurs projets :

- Les projets urbains des Villes d'Echirolles et de Pont-de-Claix ;
- Le prolongement de la ligne de tramway A, mis en service fin 2019 et l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal, porté par le SMMAG (ex SMTIC) ;
- Le projet de déplacement de la halte ferroviaire actuelle de Pont-de-Claix.

Ces projets d'urbanisation du quartier visent à redynamiser celui-ci en accompagnant sa mutation progressive en une zone urbaine attractive offrant une mixité de services, équipements, commerces et offres de transport en s'appuyant sur la constitution d'un pôle d'échange multimodal avec l'extension du tramway.

L'ensemble des partenaires concernés : le SMMAG, Grenoble-Alpes Métropole, la Ville de Pont-de-Claix et la ville d'Echirolles, le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes, et l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) se sont entendus dans la cadre d'un protocole d'études partenariales pour avancer de manière coordonnée sur les différents projets en interaction sur le secteur.

Une étude préliminaire, portant sur le projet de déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix sur le site de Flottibulle et la sécurisation du passage à niveau n°6 (PN6), impacté par l'ensemble des projets sur le site, a été conduite entre 2015 et 2017.

S'en est suivie une étude de niveau avant-projet portant sur le projet de déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix au niveau du Pôle d'Échange Multimodal (PEM) « Pont-de-Claix – L'Etoile ». Cette phase d'étude a notamment permis de conduire l'ensemble des procédures nécessaires à la mise en œuvre du projet, avec notamment :

- L'examen cas par cas auprès de l'AE (1^{er} semestre 2019) ;
- La concertation L103-2, au titre du code de l'urbanisme (du 1^{er} au 26 février 2021) ;
- L'instruction auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (2^{ème} semestre 2021) ;
- La participation du public par voie électronique (du 21 novembre au 21 décembre 2022).

Les études techniques ont, quant à elles, essentiellement porté sur :

- La création d'un quai modulaire ferroviaire, accessible depuis l'esplanade des mobilités
- La sécurisation des passages à niveau N°5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles, et N°7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix

Les études conduites en phase PRO ont permis de préciser le programme, et d'établir les DCE en vue de la phase REA, et des travaux, objet de la présente convention, conformément à la décision du Comité de Pilotage du 28 février 2022.

La présente convention concerne le financement des travaux (phase Réalisation) pour les aménagements ferroviaires de sécurisation des passages à niveau encadrants la halte de Pont de Claix :

- PN5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles,
- PN6, situé avenue Charles de Gaulle au Pont-de-Claix,
- PN7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix ;

D'autres conventions de financement, propres à chacune des maîtrises d'ouvrage concernées, sont établies en complément,

- Avec Grenoble-Alpes-Métropole, pour les aménagements routiers de sécurisation de part et d'autre des PN5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles ainsi que les aménagements routiers de sécurisation de part et d'autre du PN7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix.
- Avec SNCF Gares & Connexions pour le déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix au niveau du Pôle d'échange Multimodal « Pont-de-Claix – L'Etoile » sur le périmètre propre de SNCF Gares & Connexions : création de la nouvelle halte ferroviaire, de ses équipements et de ses accès.

À terme, le déplacement de la halte et les aménagements des passages à niveau doivent permettre de renforcer l'offre de transport proposée au niveau du PEM de « Pont-de-Claix - L'Etoile », avec une connexion attractive pour les usagers entre la ligne ferroviaire Grenoble Gap, la ligne A du tramway, les lignes de bus C2 25 X03 T5. 192 T90 T95 64, un parking P+R, des pistes cyclables et cheminements piétons ainsi que les équipements à proximité.

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des travaux conduits sous la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau vis-à-vis de la modification des passages à niveaux PN5, PN6 & PN7 jouxtant la halte de Pont-de-Claix. Elles précisent les délais, l'assiette de financement et le plan de financement relatifs à ces travaux.

Elles complètent et précisent les **Conditions générales**, 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 divergence ou de contradiction entre les **Conditions Générales** et les **Annexes**, les Conditions Générales prévaudront. En cas de divergence ou de contradiction entre la présente Annexe 1 « **Conditions Particulières** » et les Annexes suivantes, la présente Annexe 1 « Conditions Particulières » prévaudra.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE LA PHASE DE RÉALISATION

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITÉS DU PROJET

- **Maintien, suite au déplacement de la halte, d'un temps d'annonce aux PN similaire à celui actuellement mesuré :**

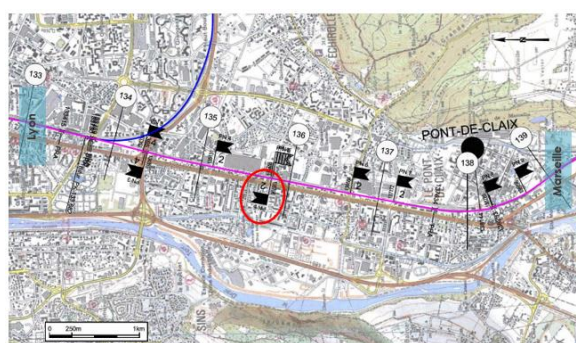
Afin de limiter l'impact du projet de déplacement de l'arrêt ferroviaire de la gare actuelle de Pont-de-Claix au niveau du PEM « Pont-de-Claix – l'Etoile », il est retenu le principe d'abaisser à V90 (contre V120 actuellement) la vitesse de référence de déclenchement des PN suivants :

- PN5, situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles ;
- PN6, situé avenue Charles-de-Gaulle au Pont-de-Claix ;
- PN7, situé rue Lavoisier au Pont-de-Claix.

La modification de la localisation des pédales d'annonce sera réalisée à cet effet et permettra de conserver des temps d'annonce similaires à ceux existant actuellement (40s), malgré un franchissement à une vitesse moindre des trains.

- **Aménagements ferroviaires du PN5**

Le PN5 est situé avenue Auguste Ferrier à Echirolles



Plan de masse



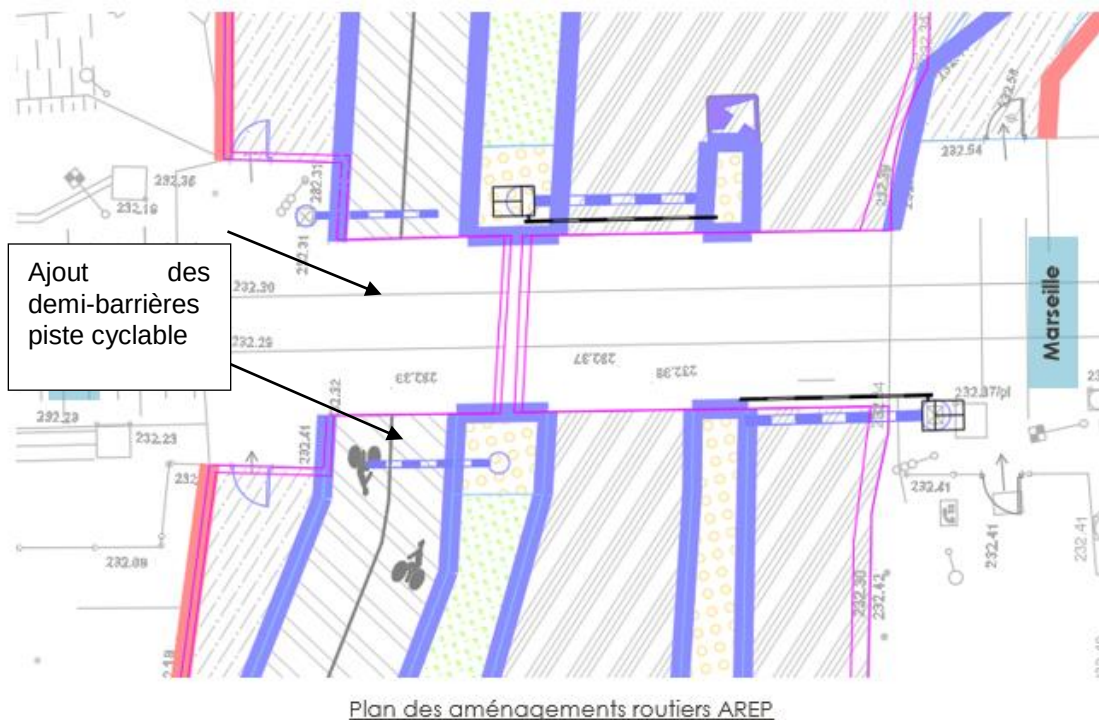
Plan de situation

Il possède deux passages piétons encadrants, situés de part et d'autre : le PN4a et le PN5a.



Afin de le sécuriser via une reprise des installations routières, les installations ferroviaires du PN5 doivent être modifiées, avec notamment :

- L'adaptation de l'implantation des 2 demi-barrières pour le mode routier,
- La conservation et la reprise si nécessaire des barrières piétonnes,
- L'adaptation des feux de signalisation RJ24,
- L'ajout de 2 demi-barrières pour les cycles (passage du PN en un double SAL2), entre le PN4a et le PN5



2.2 DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DES TRAVAUX FINANCES DANS LE CADRE DE LA PRÉSENTE CONVENTION

Le Projet est décrit dans le dossier de synthèse des études PROJET.
Les modalités de réalisation retenues sont décrites dans les annexes 2 et 3.

2.3 ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

ARTICLE 3. MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION

3.1 Comité de pilotage

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.

Le Comité de pilotage est composé des représentants

- De l'État ;
- Du SMMAG ;
- De GAM ;
- De la CCLG ;
- De la CAPV ;
- Du CD38 ;
- De SNCF Réseau ;
- De SNCF Gares & Connexions.

Il est convenu entre les partenaires d'associer les communes d'Echirrolles et de Le Pont-de-Claix.
Il se réunira sur invitation des Partenaires précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments de l'opération.

Le Comité de pilotage se réunit en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc.) identifié par le Comité technique, 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.

Les Partenaires assurent l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Toutes les réunions du comité de pilotage devront faire l'objet d'un compte rendu rédigé par SNCF Réseau, puis validé par les Partenaires.

3.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires de la convention sera également mis en place. Il se réunira sur invitation de l'un des Partenaires (précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments de l'opération) notamment à la survenance de chaque événement pouvant remettre en cause l'équilibre général de la présente convention (en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée à l'opération ou le délai global de réalisation), avant d'en référer au comité de Pilotage.

Toutes les réunions du comité de pilotage devront faire l'objet d'un compte rendu rédigé par SNCF Réseau, puis validé par les Partenaires.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de la Phase est évaluée à **1 285 000 € HT** aux conditions économiques de [06/2021]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions générales » figure dans le tableau ci-après.

Phases REA	<i>Coût estimatif (En € aux conditions économiques de juin 2021)</i>
Acquisitions foncières	-
Travaux et autres missions	920 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	175 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	50 000 €
Provision pour risques	140 000 €
Total	1 285 000 €

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour la Phase ou les Phases du Projet dans les conditions prévues à l'article 10.4 des Conditions Générales, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **1 557 000 € courants HT**.

Ces montants tiennent compte :

- Des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- D'un taux d'indexation du TP01, de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, de 4.5% en 2025 et en 2026 puis de 3% par an à compter de 2027 ;
- Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, de 3% en 2024, de 2.5 % en 2025 et en 2026, puis de 2% par an à compter de 2027.

4.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement du Besoin de financement de la présente Phase selon la clé de répartition suivante :

État	50,00%	778 500 €
GAM	20,02%	311 684 €
Département de l'Isère	14,96%	233 000 €
CCLG	7,51%	116 908 €
CAPV	7,51%	116 908 €
TOTAL	100,0000 %	1 557 000 € HT

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] relative au « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

5.2 Délais de caducité

En complément des dispositions des articles 7.5 et 14 des **Conditions générales**, les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- Si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- Si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de 48 mois à compter de la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » la convention de Financement.

ARTICLE 6. 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
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes
Service mobilité aménagement paysages
5 place Jules Ferry
69453 LYON CEDEX 06

Pour Grenoble-Alpes Métropole (GAM)

Monsieur le Président
(À l'attention du Service Projets Observation et Prospective du SMMAG)
3 rue Malakoff
CS 50053
38031 Grenoble Cedex 01

Pour le Département de l'Isère (CD38)

Direction des Mobilités
CS 41096
38022 Grenoble Cedex 1

Pour la COMMUNAUTE DE COMMUNES LE GRESIVAUDAN (CCLG)

Monsieur le Président
390 rue Henri Fabre
38926 Crolles Cedex

Pour la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS (CAPV)

Monsieur le Président
40 rue Mainssieux
CS 80363
38 516 Voiron Cedex

Pour SNCF RÉSEAU

Direction Territoriale
78 Rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

Fait, en 6 exemplaires originaux,

À Lyon, le

Pour l'ÉTAT
La Préfète de région Auvergne
– Rhône-Alpes,

À Grenoble , le

Pour Le Département de l'Isère
Le Président

À Lyon, le

Pour SNCF RÉSEAU
La Directrice Territoriale

Mme. Fabienne BUCCIO

Mr. Jean-Pierre BARBIER

Mme. Béatrice LELOUP

À Grenoble, le

Pour Grenoble-Alpes Métropole,
Le Président de Grenoble-Alpes
Métropole

À Voiron, le

Pour la Communauté
d'Agglomération du Pays
Voironnais,
Le Président de la CAPV

À Crolles, le

Pour la Communauté de
Communes Le Grésivaudan,
Le Président de la CCLG

Mr. Christophe FERRARI

Mr. Bruno CATTIN

Mr. Henri BAILE

Convention de financement

Annexe 2

« Coûts »

Le Coût Estimatif est évalué à 1 285 000 € HT aux conditions économiques de 06/2021 et se décompose de la façon suivante :

Phases REA	Coût estimatif (En € aux conditions économiques de juin 2021)
Acquisitions foncières	-
Travaux et autres missions	920 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	175 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	50 000 €
Provision pour risques	140 000 €
Total	1 285 000 €

Le besoin de financement de la présente convention est ainsi évalué à **1 557 000 € courants HT**.

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 / ING
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Juin 2023 – 128,3 / 130,5
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu (<i>indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études</i>) ; - D'un taux d'indexation du TP01, de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, de 4.5% en 2025 et en 2026 puis de 3% par an à compter de 2027 ; - Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, de 3% en 2024, de 2.5 % en 2025 et en 2026, puis de 2% par an à compter de 2027.	

Convention de financement

Annexe 3

« Délais Prévisionnels »

Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux

			2023				2024												
			T3	T4				T1			T2			T3			T4		
			9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
REA	Signature CFI REA																		
	Procédure marché	6 mois																	
	études d'exécution	3 mois																	
	Travaux	6 mois																	
	Mise en service																		

Convention de financement

Annexe 4

« Calendrier prévisionnel des appels de fonds »

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Date	Signature convention	T2 - 2024	T2 – 2025 (Solde)	Total
% besoin financement	20%	70%	10%	100%
Montant État en € courant HT	155 700	544 950	77 850	778 500
Montant GAM en € courant HT	62 337	218 179	31 168	311 684
Montant Département de l'Isère en € courant HT	46 600	163 100	23 300	233 000
Montant CCLG en € courant HT	23 381	81 836	11 691	116 908
Montant CAPV en € courant HT	23 381	81 836	11 691	116 908
Montant en € Courant HT Total	311 399	1 089 901	155 700	1 557 000

Mails des interlocuteurs État Auvergne-Rhône-Alpes pour les flux financiers

aff.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr
vincent.mollion@developpement-durable.gouv.fr

Mails des interlocuteurs « GAM » pour les flux financiers

anne-sophie.lemieux-licour@grenoblealpesmetropole.fr
maxime.ninfosi@grenoblealpesmetropole.fr

Mails des interlocuteurs SNCF RÉSEAU pour les flux financiers

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds

Mails des interlocuteurs CCLG pour les flux financiers Geoffroy GAVARD

depenses@le-gresivaudan.fr

Mails des interlocuteurs CAPV pour les flux financiers

morane.feret@paysvoironnais.com
stephanie.kiliaris@paysvoironnais.com

Mails des interlocuteurs CD38 pour les flux financiers

Dfi.saf7@isere.fr
catherine.hardy@isere.fr
marie-pierre.flechon@isere.fr

➤ Domiciliation de la facturation

Les factures d'appels de fonds sont adressées à XX selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

Nr téléphone :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Nr téléphone :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Rue :

Code postal et ville :

Nr téléphone :

(*) *cocher et compléter les informations pour une des options proposées*

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Crédit Management

15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État	130 006 729 000 29	FR77 130 006 729
GAM	200 040 715 000 19	FR35 200 040 715
SNCF Réseau	412 280 737 203 75	FR73 412 280 737
Département de l'Isère	223 800 012 000 13	FR1X 223 800 012
CCLG	200 018 166 002 45	FR94 200 018 166
CAPV	243 800 984 000 86	FR1Z 243 800 984

Exemple de principe

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
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					HT euros
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financiers 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 TP01 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 $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. 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^{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 RESEAU 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 RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU 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 RESEAU. 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. CESSIION / 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.