



Convention

Relative au financement
des études de Projet et de la réalisation
de travaux préparatoires de la
modernisation de la ligne 935000 section
de Martigues à l'Estaque, dite ligne de la
Côte bleue

Conditions particulières

Validée SNCF Réseau le : 31 mai 2017

SPIRE n° 412184 Compte F40672	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------------------------------	-----------	----------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par **Monsieur Stéphane BOUILLON**, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par le Président du Conseil Régional, **Monsieur Renaud MUSELIER**, autorisé à signer la présente convention par délibération n° du ;

Ci-après désignée « **La Région** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par La Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône, **Madame Martine VASSAL**, agissant en vertu de la délibération n° ;

Ci-après désigné « **Le Département** »

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par son Président **Monsieur Jean-Claude GAUDIN** ayant donné délégation au Vice-Président Délégué à la Mobilité, aux Déplacements et aux Transports **Monsieur Jean-Pierre SERRUS**, agissant en vertu de la délibération n° ;

Ci-après désignée « **La Métropole** »

Et,

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

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, La Région, Le Département, La Métropole et l'Etat étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER.....	5
2.1 PERIMETRE DE L'ETUDE	5
2.2 CONTENU DE L'ETUDE	6
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE L'ETUDE.....	6
ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	7
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	7
4.2 PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 5. APPELS DE FONDS	9
5.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	9
5.2 IDENTIFICATION.....	10
5.3 DELAIS DE CADUCITE.....	10
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS	12

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La modernisation de la ligne 935 000, dite ligne de la Côte bleue, est un enjeu majeur pour le développement de la mobilité au sein de la Métropole Aix -Marseille Provence.

Elle doit permettre de favoriser les déplacements entre les territoires de l'ouest et les zones d'emplois que constituent Vitrolles/Marignane et Euromed en proposant une amélioration de la qualité de service : régularité, ponctualité et temps de parcours, et à termes, en accord avec les objectifs de service définis par l'autorité organisatrice des transports régionaux, un doublement de la fréquence.

Or cette ligne, possède un patrimoine d'infrastructure hors normes au sein du réseau ferré national (plus de 480 ouvrages dont quelques viaducs emblématiques, de nombreux tunnels et de nombreuses tranchées rocheuses). Elle souffre de ralentissements du fait d'une dégradation prononcée de son infrastructure dont les causes sont liées à sa situation géographique et environnementale (air marin, pollution industrielle, éboulements, etc...), et également à un retard considérable dans l'effort de renouvellement de ces deux dernières décennies, qui se traduit aujourd'hui par une infrastructure vétuste ne permettant plus d'offrir un service de qualité.

Un diagnostic de l'infrastructure réalisé en fin d'année 2014, et partagé avec toutes les parties prenantes de la mobilité régionale et métropolitaine, a démontré la nécessité d'intervenir rapidement, massivement et durablement sur cette ligne, et cela en premier lieu pour éviter la mise en œuvre d'un ralentissement généralisé à 40 km/h (soit un temps de parcours accru de l'ordre de 20 minutes), et en second lieu pour lever les ralentissements existants.

Les zones d'interventions ont été définies en fonction de la criticité vis-à-vis des risques ferroviaires et des ralentissements existants ou futurs.

Ainsi, deux (2) zones de priorité ont été définies : la zone de priorité une se situe entre la gare de l'Estaque et la gare de Carry-le Rouet, la zone de seconde priorité entre la gare de Carry-le Rouet et la gare de Martigues.

Sous l'impulsion de la Région, l'Etat et la Région ont inscrit un budget de 40 M€ courants au CPER 2015-2020.

Cette inscription traduit la volonté des parties prenantes d'investir sur la résorption des points critiques de la ligne entre Martigues et l'Estaque en proposant des travaux de modernisation de la voie.

A ces travaux cofinancés, SNCF Réseau ajoute des travaux de modernisation de tunnel ou versants rocheux financés sur fonds propres pour un montant avoisinant 10 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2016 :

- Confortement du tunnel du Rio Tinto sans dépollution : 5,85 M€
- Confortement de l'ouvrage en terre du Rio Tinto : 0,76 M€
- Ouvrages en Terre pointes des fèves et Méjean : 1,2 M€
- Remblai du viaduc eaux salées : 1,4 M€

Le Comité technique du 5 mai 2015 a proposé le lancement des études techniques d'avant-projet sur la base d'un programme et d'un coût d'opération estimé à partir de ratios à 33,75 M€ aux conditions économiques de janvier 2015. La convention de financement tripartite associée (Etat, région et SNCF Réseau) a été signée le 23 décembre 2015.

Les résultats d'études ont été présentés en Comité Technique le 4 avril 2017. Le montant des travaux s'établit à 41,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2016 (soit 45,6 M€ aux conditions économiques de réalisation sur la base d'une inflation de 2% l'an), pour une réalisation sous fermeture complète de la ligne durant 6 mois (d'octobre 2019 à avril 2020). Les travaux de renouvellement de voie entre l'Estaque et Carry-le-Rouet permettront de conserver l'infrastructure et de limiter les ralentissements. Ces travaux permettront donc un gain limité en temps de parcours (3 minutes) mais nous permettent de pérenniser une infrastructure au patrimoine exceptionnel.

Les parties prenantes ont pris acte du dépassement de l'enveloppe budgétaire et elles ont validé la proposition de SNCF Réseau de mener les études de niveau « projet » sur la totalité du programme, et avec pour mission de conduire toutes les études nécessaires à la réduction du coût d'opération et d'adapter au mieux le programme afin de rester dans l'enveloppe budgétaire disponible.

Il convient désormais de contractualiser le financement couvrant les études de niveau « projet » qui débuteront à compter d'octobre 2017, et les dépenses nécessaires aux premiers travaux préparatoires et achats de fournitures ferroviaires. Cette anticipation de la phase de réalisation permet la fiabilisation du planning de l'opération.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet :

- de définir la consistance des études de niveau « projet » ;
- d'acter : la réalisation des travaux préparatoires, l'acquisition de données complémentaires, et l'achat de fournitures ferroviaires ;
- de définir l'assiette de financement et le plan de financement pour la phase « projet » incluant des travaux préparatoires (PRO-TP).

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

2.1 Périmètre de la phase PROJET-TP

La phase comprend :

- la réalisation d'études de niveau « Projet » de renouvellement des voies, et plus précisément :
 - 30,2 km de renouvellement complet des constituants (RVB) entre les points kilométriques 854,752 (gare de Carry le Rouet) et 870, 1 (gare de l'Estaque),
 - + 14,7 km pour la voie 2,
 - + 15,3 km pour la voie 1,
 - 6,1 km de remplacement de rail entre les points kilométriques 854,752 (gare de Carry-Le Rouet) et 839,3 (gare de Martigues),
 - + 3,5 km pour la voie 2,
 - + 2,6 km pour la voie 1,le programme détaillé est fourni en annexe 2, et pourra être réajusté selon les études et conclusions de la phase PROJET ;
- la réalisation de travaux préparatoires et l'acquisition de données complémentaires ;
- L'achat de fournitures ferroviaires.

Les phases projet (PRO) et travaux préparatoires (TP) représentent une enveloppe financière de 2,5 M€ HT courants, répartis de la façon suivante :

- études de niveau « Projet » : 1,4 M€ courants,
- travaux préparatoires, acquisition de données et achat de fourniture : 1,1 M€ courants.

Ce chiffrage a été calculé selon l'hypothèse d'une notification de la présente convention de financement au plus tard avant la fin du mois de septembre 2017.

2.2 Contenu de l'étude

Le dossier « PRO » comprend notamment :

- le détail du programme d'opération ;
- les études techniques ;
- une note de synthèse ;
- un planning type chemin de fer ;
- les dossiers administratifs nécessaires au bon déroulement de l'opération ;
- une note de synthèse spécifique sur les mesures de réduction des coûts ;
- une analyse de risque liée au déroulement des travaux et aux mesures de réduction des coûts.

La phase PROJET aura aussi pour objectif de fiabiliser le programme et de conduire des actions permettant de réaliser le programme en recherchant des mesures de réductions des coûts.

A ce titre le dossier présenté aux partenaires prévoit de travailler selon les pistes suivantes :

- revente des rails déposés ;
- suppression des rails mixtes ;
- ajustement du linéaire des rails de sécurité (à vérifier avec les référentiels lors du dossier PRO) ;
- utilisation de rail de réemploi (faisabilité à confirmer lors du dossier PRO) ;
- modification du standard des traverses ;
- achat de matériaux ;
- réemploi de ballast après criblage.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL

La durée prévisionnelle globale de l'étude objet de la présente convention est de sept (7) mois (octobre 2017 à avril 2018) à compter de la notification de la présente convention, et sous réserve d'une notification au plus tard au mois de septembre 2017.

La durée prévisionnelle des travaux préparatoires de la présente convention est de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention, et sous réserve d'une notification au plus tard au mois de septembre 2017.

Conformément aux décisions prises lors du Comité technique du 4 avril 2017, il est prévu que SNCF Réseau présente les résultats de son travail sur la réduction des coûts, et le programme associé en décembre 2017.

A la suite de la validation du programme technique (linéaire et consistance) par les co-financeurs, SNCF Réseau proposera une convention de financement de la phase « REA » (travaux principaux) au mois de janvier 2018.

Pour garantir la réservation des ressources et les délais de réalisation indiqués à ***l'Annexe 2***, la convention de financement de la phase « REA » devra être notifiée au plus tard au 30 avril 2018.

Toute modification du programme à l'initiative des partenaires financiers de l'opération donnera lieu à une analyse des impacts sur le délai, les coûts et la mise en service de l'opération, SNCF Réseau n'étant alors plus responsable de l'objectif de mise en service.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement de l'opération est joint en **Annexe 2**.
Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'opération objet de la présente convention est fixée à **41,3 M€** aux conditions économiques de **janvier 2016**.

Le détail de ce coût estimatif issu des études Avant-Projet est précisé en **Annexe 2**.

A noter que la décomposition budgétaire présentée dans cette annexe 2 est donnée à titre indicatif et est amenée à évoluer dans la mesure où :

- les études objet de la présente convention ne sont pas encore réalisées ;
- un travail conséquent de recherche d'économies doit être mené tout au long de la phase « PRO-TP ».

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement des études et travaux préparatoires objet de la présente convention est de **2,5 M€ courants** réparti de la façon suivante :

- études de niveau « Projet » : 1,4 M€ courants, dont 0,2 M€ de rémunération MOA SNCF Réseau et 0,04 M€ de prestations complémentaires (CSPS,) (par dérogation à l'article 6.2 des conditions générales) ;
- travaux préparatoires, acquisition de données et achat de fournitures ferroviaires : 1,1 M€ courants.

Pour information, il est prévu un rendu des études PROJET en avril 2018 et une mise en service en avril 2020, sous réserve d'obtenir la notification de la présente convention de financement au plus tard en septembre 2017 et de réaliser les travaux sous fermeture complète de la ligne d'octobre 2019 à avril 2020.

4.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de la phase PROJET incluant des travaux préparatoires (TP) selon la clé de répartition suivante :

Phase PRO-TP	Clé de répartition en %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	28,1250	703 125,00
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.	59,3750	1 484 375,00
Département des Bouches du Rhône(*)	6,2500	156 250,00
Métropole Aix-Marseille-Provence	6,2500	156 250,00
TOTAL	100,0000	2 500 000

(*) La subvention du Département est plafonnée à 156 250 €.

La participation de SNCF Réseau aux **investissements de maintenance du réseau ferré national est déterminée selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 du code des transports.**

Le calcul de la participation de SNCF Réseau interviendra au plus tard au mois de janvier 2018, afin de permettre l'établissement de la convention de financement de la phase « REA ».

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS**5.1 Domiciliation de la facturation**

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16 rue Antoine Zattara, CS 70248 13 331 Marseille Cedex 3	Service Transport Infrastructure et Mobilité (STIM) / Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.sti.dreal- paca @developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Provence- Alpes-Côte d'Azur-27 place Jules Guesde13481Marseille cedex 20	Direction Infrastructures et Grands Equipements, Service Infrastructures Ferroviaires et Pôles d'Echanges	Ghislaine GAINLET 04 91 57 57 64 Ggainlet@regionpaca.fr
Département des Bouches du Rhône	Hôtel du Département 52 av. de St Just, 13256 Marseille Cedex 20	DGA Stratégie et Développement du Territoire	Pierre MALLET 04 13 31 02 15 pierre.mallet@cg13.fr
Métropole Aix Marseille Provence	58 Boulevard Charles Livon 13007 Marseille	Direction générale mobilité, déplacements, transports, espace public et voirie	Yannick TONDUT Tel 04 91 99 70 06 yannick.tondut@ampmetropole.fr
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	fatima.elarji@reseau.sncf.fr

5.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	-
Région	231 300 021 000 12	FR 02 231 300 021
Département des Bouches du Rhône	221 300 015 00 247	FR 47 221 300 015
Métropole Aix Marseille Provence	200 054 807 000 17	FR 19 200 054 807
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

5.3 Délais de caducité

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

Un délai de **douze (12) mois** est fixé à compter de la date de signature de la présente convention, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis aux financeurs les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de commencement des études, soit d'une justification de leur report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité de leur subvention au moins trois (3) mois avant son échéance.

Un délai de **trente (30) mois** est fixé à compter de la fin de la phase « PROJET-TP » (délais de garantie de parfait achèvement échus), au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis aux financeurs les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité de leur subvention au moins six (6) mois avant son échéance.

5.4 Modalités d'appels de fonds (dérogation aux conditions générales)

En dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont précisées dans le cadre du présent article et rappelées dans l'annexe 3.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès des partenaires financiers, selon le tableau mentionné à l'article 4.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la convention, une avance correspondante à 20 % du besoin de financement sur la base de la transmission d'une attestation de début d'exécution des études ;
- après le démarrage de la phase PRO-TP et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés

atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement ;

- au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.

SNCF Réseau fournira au mois de juin de chaque année le montant qu'il envisage d'appeler à l'année N+1. Ce montant sera ajusté si besoin au mois de janvier de l'année N+1.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- après achèvement de l'intégralité des études et des travaux préparatoires, SNCF RESEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses constatées,
- ce relevé inclut notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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 en recommandé avec accusé de réception :

Pour l'ETAT

Nom REFFET Frédérique

Adresse DREAL PACA / STIM, 16 rue Antoine Zattara, CS70248 – 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04 88 22 64 11

Fax

E-mail frederique.reffet@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom BIAU Didier

Adresse Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20

Tél : 04 91 57 54 39

Fax

E-mail : dbiau@regionpaca.fr

Pour le Département des Bouches-du-Rhône

Nom DE CIBON Hugues

Adresse Hôtel du Département, 52 avenue de Saint Just, 13256 Marseille Cedex 20

Tél : 04 13 31 15 91

E-mail : hugues.decibon@cg13.fr

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Nom : TONDUT Yannick

Adresse : 58 Boulevard Charles Livon 13007 Marseille

Tél : 04 91 99 70 06

Fax

E-mail : yannick.tondut@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom LARMINAT Patrick

Adresse 10, place de la Joliette – Les Docks – Atrium 10.4 13002 Marseille

Tél. : 04 96 17 02 95

e-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour l'ETAT

Stéphane BOUILLON

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le

Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur

Renaud MUSELIER

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour le Département des Bouches du Rhône

Martine VASSAL

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Jean-Pierre SERRUS

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Paris, le
Pour SNCF Réseau

Jacques FROSSARD



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION.....	5
ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET	5
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	5
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET	6
6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	7
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	7
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	8
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS.....	9
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	9
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	10
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	10
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	12
8.1 REGIME DE TVA.....	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	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.....	16
ARTICLE 15. COMMUNICATION	16
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....	17

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que :

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF Réseau a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;
- Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que :

Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2) visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

La présente **Annexe 1** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement et d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après. Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) ou organisme(s) public(s) ou privés, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est détaillé dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues du projet, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût du projet, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses réalisées pour production du solde détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle de production du solde.

L'annexe 4 : moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication précise les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives des MOA et financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et du Code des transports précités.

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

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des modalités de sélection, d'attribution du marché ou du contrat du maître d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <http://www.SNCF Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bilans-loti/>.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité de pilotage sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois le comité de pilotage est composé a minima des représentants des Financeurs et de SNCF RÉSEAU.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an. SNCF RÉSEAU est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Comité technique et financier

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique et financier de l'opération sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois il est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

La participation de SNCF RÉSEAU a fait l'objet d'échanges avec le(s) financeur(s) sur les hypothèses relatives à sa détermination.

6.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 13.3.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

Plusieurs cas sont définis pour le calcul des frais de maîtrise d'ouvrage. Le cas applicable est précisé dans les **Conditions particulières** sous réserve du respect des conditions ci-dessus.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant inférieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est fixé forfaitairement à un montant qui ne peut être inférieur à :

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF RÉSEAU
$100\ 000 < x \leq 500\ 000$	2 500 €
$50\ 000 < x \leq 100\ 000$	2 000 €
$0 < x \leq 50\ 000$	1 000 €

Ils sont alors présentés en liquidation en une fois lors de la présentation du solde.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant supérieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est calculé par application d'un pourcentage à l'assiette de coûts constituée des dépenses d'investissement de l'opération, estimée en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA).

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant - et où ces deux projets sont réalisés concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF RÉSEAU.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

6.3 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financier(s) sollicite(nt) un financement européen, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux financeurs de se positionner sur la poursuite de l'opération.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur le financement par les fonds européens, et en particulier sur l'audit éventuel a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure. Les partenaires Financeurs s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études (indice ING) envisagés déjà publiés d'une part,
- et, d'un taux prévisionnel au-delà de juin de la même année d'autre part.

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

- pour une opération en phase REALisation, le coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR) global, qui fait apparaître, le cas échéant, le coût prévisionnel de l'opération de

CFI SNCF RESEAU ARF ETAT

Conditions générales Financeurs publics en date du 11/02/2015

Page 8/17

développement d'une part, et le coût prévisionnel d'opérations de renouvellement-régénération, objets de la convention de financement, aux dernières conditions économiques connues

- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût
- la provision pour risques et aléas
- les autres coûts d'acquisitions foncières par exemple.
- les hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement définissant l'engagement financier de chaque contributeur est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Déduction faite de la participation du maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU définie au titre de l'Art. L. 2111-10-1. du code des transports, le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux,

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF-Réseau aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire et exprimée en euros courants. Elle est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en annexe 2.

D'autres composantes de la participation, hors du champ couvert par l'alinéa précédent, peuvent être intégrées au plan de financement selon les mêmes modalités que les contributions des autres financeurs. Ces autres termes éventuels de la participation de SNCF RESEAU évoluent en fonction des dispositifs prévus dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût du projet, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le

reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'annexe 2, le(s) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation du/des Financeur(s) hors SNCF RÉSEAU.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative au projet et aux travaux. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

7.3 Intéressement du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU sur le respect du coût d'objectif de réalisation, du délai d'objectif et de l'objectif de l'opération

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

Les pénalités et bonifications sont appliquées aux frais de maîtrise d'ouvrage (MOA + MOAD) dont le montant figure en **Annexe 2**.

En cas de dépassement du montant financé (en € constants) au titre de la présente convention couvrant la phase de REALISATION, il sera appliqué à SNCF RÉSEAU des pénalités pour surcoûts, dès lors qu'il est établi que la cause du dépassement des coûts pour respecter l'objectif relève complètement et uniquement de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces pénalités sont applicables à l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage, à la fois ses frais propres et ceux relevant de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Les pénalités se déclenchent dès le premier euro de dépassement. Leur montant est calculé par l'application d'un taux de 10% aux frais de maîtrise d'ouvrage globalisés en cas de dépassement de 0 à 10% (à € constants) de l'enveloppe CPDR + provision pour litiges non soldés, et 20% au-delà.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde, SNCF RÉSEAU devant faire apparaître dans ses appels de fonds les 10 ou 20% de pénalités qu'il a au préalable appliqués sur les frais de maîtrise d'ouvrage. Les conditions de paiement du solde sont établies par le comité de suivi qui se réunit de droit lorsque le cas de dépassement du coût prévisionnel définitif de réalisation se présente.

En cas d'accostage de l'opération en dessous de 95% du coût d'objectif (CPDR, hors provision pour risques et aléas donc), la rémunération du maître d'ouvrage est augmentée d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées par rapport à ce montant (comparaison en € constants). Cette augmentation ne pourra pas dépasser 15% du montant de la rémunération des missions de maîtrise d'ouvrage. La bonification est constatée par le comité de suivi et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- L'effet de l'actualisation financière, des investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, les coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention permettant la mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans *l'Annexe 2* déductions faites des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de suivi une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre MOA,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Absence ou retard de délibération des partenaires,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire.

Aléas exceptionnels

- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol,
- La découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux.

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

En cas de non-respect des objectifs poursuivis (cf **Annexe 2**) constatés par les partenaires à la mise en œuvre de l'opération, un système de pénalités peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis.

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.

CFI SNCF RESEAU ARF ETAT

Conditions générales Financeurs publics en date du 11/02/2015

Page 12/17

- Le versement du solde sera conditionné soit :
 - Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

Les parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3** à la présente convention. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité de suivi technique et financier du projet.

Délai de paiement

Les Financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

Les Financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les Financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prendra effet à la date de signature par les partenaires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs

s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les Financeurs des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du Maître d'Ouvrage, et citeront le(s) Financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le Maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le Maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie.

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

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

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

Intitulé de l'opération : Modernisation de la Côte bleue

Coût de l'opération :

A titre indicatif, le Coût Prévisionnel Provisoire de l'opération globale est de 41,3 M€ CE 01/2016.
Les dépenses déjà engagées sur la phase AVP est de 1,5 M€ CE 01/2016

La décomposition par poste est la suivante :

C.E 01/2016 M€ hors taxes	DI	EP	AVP	PRO	REA	Total CPPR
Foncier						0,0
Travaux	0,0	0,0	0,45	1,16	32,4	34,0
Rémunération MOE			0,60	0,91	1,0	2,5
MOA	0,0	0,0	0,19	0,24	0,5	0,9
<i>CSPS, données...</i>			0,10	0,04	0,3	0,4
<i>Rémunération SNCF Réseau</i>			0,09	0,2	0,2	0,5
<i>Autres prestations SNCF Réseau</i>						0,0
Coût brut	0,0	0,0	1,24	2,31	33,87	37,41
<i>Dont SAV</i>						0,00
Provision pour risques	0,0	0,0	0,00	0,07	3,81	3,88
Coût net	0,0	0,0	1,24	2,38	37,7	41,29

Le dossier présenté aux partenaires prévoit de travailler selon les pistes suivantes :

- Revente des rails déposés
- Suppression des rails mixtes
- Ajustement du linéaire des rails de sécurité (à vérifier avec les référentiels lors du dossier PRO)
- Utilisation de rail de réemploi (faisabilité à confirmer lors du dossier PRO)
- Modification du standard des traverses
- Achat de matériaux
- Réemploi de ballast après criblage

Pour ce faire SNCF Réseau conduira des groupes de travail aux échelons national et local. Le résultat attendu de ce travail de réduction des coûts sera partagé avec les partenaires au plus tard au mois de décembre 2017. Ceci afin d'arrêter définitivement le programme (linéaire et consistance des travaux), le coût d'opération et les modalités de financement (participation de chaque partie prenante).

A noter que ces décompositions budgétaires présentées ci-dessus sont données à titre indicatif et sont amenées à évoluer dans la mesure où les études de niveau doivent être réalisées.

Eléments de gouvernance :

Le Comité National des Investissements et des Engagements est une instance de la gouvernance interne de SNCF Réseau. Il valide les engagements de phase, les modalités des conventions de financement et les participations de SNCF Réseau.

Le Comité technique est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement. Il prépare les décisions du Comité de pilotage.

Le Comité de Pilotage est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement.

Ces comités se réuniront autant que de besoins et notamment en cas d'évolution remettant en cause le programme, le délai ou le financement de l'opération

Eléments de programme :

Le programme synthétique retenu pour la phase projet est le suivant :

- + 30,2 km de renouvellement complet des constituants
- + 6,1 km de remplacement de rail
- + Pas de travaux de voie en zone polluée (traitement des abords uniquement)
- + Affermissement des pistes de réduction des coûts
- + Identification des zones pouvant être reportées et adaptation des études techniques

Le programme détaillé est le suivant :

Pk début	Pk fin	Lgr	Consistance	Voie
840,78				1
840,865	841,405	0,540	RR 1 file	1
844,476	845,001	0,525	RR 1 file	1
845,752	846,053	0,301	RR 1 file	1
848,822	848,931	0,109	RR 1 file	1
848,931	849,576	0,645	RR 1 file	1
850,866	851,047	0,181	RR 1 file	1
851,144	851,397	0,253	RR 1 file	1
843,870	844,253	0,383	RVB	1
848,180	848,628	0,448	RVB	1
848,628	848,703	0,075	RVB	1
848,703	848,822	0,119	RVB	1
850,148	850,549	0,401	RVB	1
854,901	855,413	0,512	RVB	1
855,413	855,864	0,451	RVB	1
855,864	856,469	0,605	RVB	1
856,469	856,667	0,198	RVB	1
856,667	857,104	0,437	RVB	1
857,104	857,207	0,103	RVB	1
857,207	857,720	0,513	RVB	1
857,720	857,770	0,050	RVB	1
857,770	857,956	0,186	RVB	1
857,956	858,011	0,055	RVB	1
858,011	859,142	1,131	RVB	1
859,142	859,221	0,079	RVB	1
859,221	859,623	0,402	RVB	1
859,623	859,680	0,057	RVB	1
859,680	860,030	0,350	RVB	1
860,030	860,080	0,050	RVB	1
860,080	860,843	0,763	RVB	1
860,843	861,342	0,499	RVB	1
861,342	862,070	0,728	RVB	1
862,070	863,005	0,935	RVB	1
863,005	864,022	1,017	RVB	1
864,022	864,177	0,155	RVB	1
864,177	864,377	0,200	RVB	1
864,377	864,588	0,211	RVB	1
864,588	864,737	0,149	RVB	1
864,737	865,235	0,498	RVB	1
865,235	865,362	0,127	RVB	1
865,362	865,511	0,149	RVB	1
865,511	867,514	2,003	RVB	1
868,624	869,015	0,391	RVB	1
869,015	869,060	0,045	RVB	1
869,060	869,855	0,795	RVB	1

Voie	Pk début	Pk fin	Lgr	Consistance
2	840,865	841,405	0,540	RR 1 file
2	841,532	841,878	0,346	RR 1 file
2	842,205	842,451	0,246	RR 1 file
2	844,476	845,001	0,525	RR 1 file
2	845,752	846,053	0,301	RR 1 file
2	848,406	848,619	0,213	RR 1 file
2	848,712	848,931	0,219	RR 1 file
2	848,931	849,576	0,645	RR 1 file
2	851,144	851,397	0,253	RR 1 file
2	853,000	853,226	0,226	RR 1 file
2	843,872	844,247	0,375	RVB
2	848,619	848,712	0,093	RVB
2	850,152	850,546	0,394	RVB
2	854,828	855,401	0,573	RVB
2	855,401	855,866	0,465	RVB
2	855,866	856,464	0,598	RVB
2	856,464	856,672	0,208	RVB
2	856,672	857,113	0,441	RVB
2	857,113	857,208	0,095	RVB
2	857,208	857,713	0,505	RVB
2	857,713	857,772	0,059	RVB
2	857,772	857,952	0,180	RVB
2	857,952	858,000	0,048	RVB
2	858,000	859,151	1,151	RVB
2	859,151	859,223	0,072	RVB
2	859,223	859,633	0,410	RVB
2	859,633	859,680	0,047	RVB
2	859,680	860,038	0,358	RVB
2	860,038	860,081	0,043	RVB
2	860,081	860,848	0,767	RVB
2	860,848	861,342	0,494	RVB
2	861,342	862,066	0,724	RVB
2	862,066	863,006	0,940	RVB
2	863,006	864,020	1,014	RVB
2	864,020	864,175	0,155	RVB
2	864,175	864,380	0,205	RVB
2	864,380	864,584	0,204	RVB
2	864,584	864,730	0,146	RVB
2	864,730	865,235	0,505	RVB
2	865,235	865,362	0,127	RVB
2	865,362	865,506	0,144	RVB
2	865,506	867,490	1,984	RVB
2	868,624	869,498	0,874	RVB
2	869,498	869,803	0,305	RVB

Les objectifs fonctionnels

- 1) Lever les risques de ralentissement généralisé à 40 km/h ;
- 2) Lever les ralentissements voie et gabarits existants dans les zones traitées
- 3) Pérenniser le service ferroviaire à très long terme sur cet axe métropolitain

La situation projetée

Le programme technique retenu à l'issue du comité technique du 4 avril 2017 est repris ci-dessus.

Conditions de réalisation

L'opération de modernisation de la voie est concomitante à la réalisation d'une opération indispensable à la pérennisation de la ligne : le confortement du tunnel de Rio Tinto.

Le tunnel subit actuellement des avaries majeures du fait des effets de la pollution industrielle du site de Vauclair dans lequel il se trouve. Les métaux lourds largement et longuement rejetés dans l'encaissant du tunnel altèrent durablement sa maçonnerie provoquant des symptômes de déconsolidation de la voûte.

La pollution migre également à l'intérieur du tunnel pour se loger sur les parois (concrétions d'arsenic) ou sur le ballast et les rails sous forme de poussières. Les conditions d'intervention dans le tunnel sont régies par un référentiel spécifique qui impose au personnel de porter des tenues étanches, et aux matériels de d'être complètement décontaminés avant de sortir du périmètre qui aura préalablement été confiné.

Ainsi les contraintes sont telles que seule une réalisation en fermeture complète de la ligne durant 4,5 mois est envisageable.

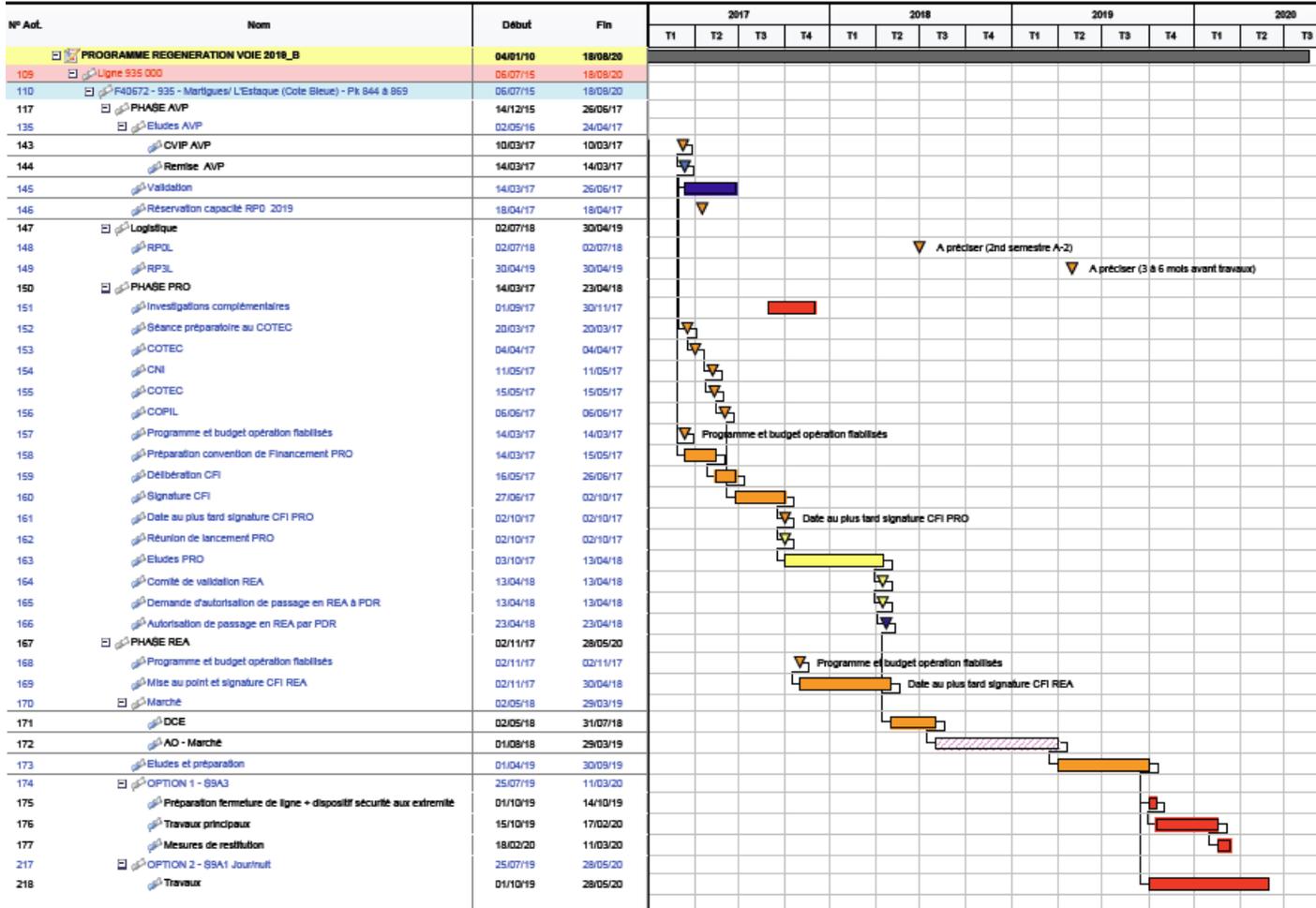
Associé à ce confortement, SNCF R réalisera également le confortement de la tranchée d'accès Est au tunnel de Rio Tinto.

Ainsi, il a donc été proposé au Comité Technique du 4 avril 2017, qui a approuvé, de réaliser également les travaux de voie en fermeture de ligne. Une coordination fine des interfaces entre les travaux du tunnel et les travaux de voie doit être menée.

Les travaux sont donc réalisés sous fermeture complète de la ligne en Martigues et L'Estaque pour une durée de 6 mois, d'octobre 2019 à avril 2020.

Management du projet, éléments de calendrier :

F40672 - 935 - Martigues/ L'Estaque (Cote Bleue) - Pk 844 à 869 - CFI PRO et CFI REA anticipée - Travaux 2019-2020
13/03/17 indice I



Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

OPERATION : *Modernisation de la Côte bleue*
 MONTANT GLOBAL de la Phase PRO -TP HT 2 500 000 € Etudes PROJET + Travaux préparatoires

Prévision d'appels de fonds				
Échéances indicatives	Objet	En pourcentage	Montant en € courants HT	Justificatifs
3 ^{ème} trimestre 2017	1er appel de fonds	20	500 000,00	A la signature de la CFI
4 ^{ème} trimestre 2017	Appels de fonds intermédiaires	25	625 000,00	Emission de certificats d'avancement des études
1 ^{er} trimestre 2018	Appels de fonds intermédiaires	35	875 000,00	Emission de certificats d'avancement des études et des travaux préparatoires
1 ^{er} trimestre 2018	Appels de fonds intermédiaires	15	375 000,00	Au-delà de 80% des relevés des dépenses seront émis
4 ^{ème} trimestre 2018	Solde	5	125 000,00	Après établissement du Décompte général définitif
		100 %	2 500 000,00	

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Sans objet

Annexe 2

Affectation d'AP

	Références	Montant de l'AP	Total affecté avant rapport	Montant de l'affectation complémentaire
AP	2016-26006A	120 000 000,00	43 805 733,33	156 250,00
OPERATION	1012873		43 805 733,33	156 250,00
détail				
dont IB	204-821-204113		5 580 000,00	
dont IB	204-821-204143		2 312 000,00	
dont IB	204-63-204183		29 913 733,33	156 250,00
dont IB	204-63-20423	6 000 000,00		
Délibération et date de la dernière décision ayant adopté une affectation concernant cette autorisation de programme : N°49 CP du 12/05/2017				