



Convention

Relative au financement
d'une première phase de réalisation de
travaux et des commandes de matières
de l'électrification frugale sur la ligne
Marseille-Aix

Conditions particulières

COMPTE F 58877	ARCOLE	SIGBC
----------------	--------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par **Monsieur Christophe MIRMAND**,
Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur représentée par le Président du Conseil régional, **Monsieur
Renaud MUSELIER**, dûment habilité par la délibération n°

Ci-après désignée « **La REGION** »

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.....

.....
.....
.....
agissant en vertu de la délibération n°

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

Et,

SNCF Réseau Société anonyme au capital de 500 000 000 €, 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 **Monsieur Karim TOUATI**,
Directeur Territorial Provence – Alpes – Côte d'Azur, dûment habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département des Bouches-du-
Rhône étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- L'avenant n°1 à la convention de financement des travaux principaux Marseille – Gardanne – Aix phase 2.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	7
ARTICLE 5.	MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	7
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	8
6.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	8
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	8
6.2	PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS	9
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS	9
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	10
7.3	IDENTIFICATION	10
7.4	DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 8.	GESTION DES ECARTS	11
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12
ANNEXE 1	CONDITIONS GENERALES	18
ANNEXE 2	CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION	34
ANNEXE 3	CALENDRIER DES APPELS DE FONDS	41

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La pollution atmosphérique est un enjeu majeur en France ainsi que sur la métropole Marseillaise.

Le 24 octobre 2019, la France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect de la directive de 2008 relative à la qualité de l'air ambiant. C'est pour avoir dépassé « *de manière systématique et persistante* » la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO₂) depuis le 1^{er} janvier 2010 et notamment sur l'agglomération de Marseille que cette condamnation a été prononcée. La métropole Aix-Marseille-Provence fait partie des agglomérations visées puisque, entre autres, 56 000 personnes restent exposées à un dépassement de la valeur limite en NO₂ (source AtmoSud).

Dans ce contexte, l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur se sont engagés dans la recherche de solutions alternatives aux trains diesel et à l'électrification totale de la ligne Marseille - Aix-en-Provence (portion de la ligne 905000). A l'issue d'une étude confiée à Systra en 2018 et cofinancée à parité par l'Etat et la Région en association avec SNCF, le choix s'est porté sur la solution de trains à batteries.

En effet, cette solution permettrait de passer de 94,8 gCO₂/voy.km à 5,6 gCO₂/voy.km soit une réduction de 94 % des impacts du matériel roulant en termes d'émissions carbone.

Améliorer la qualité de l'air en remplaçant les rames bi-modes diesel-électrique, par des rames électriques-batteries, en réalisant par ailleurs une électrification frugale de la ligne, constitue donc une forte opportunité pour le territoire.

Cette amélioration pourrait apporter une réponse aux inquiétudes et aux demandes des acteurs du territoire sur la question de la qualité de l'air.

De plus, cette étude a montré que le train à batterie avec électrification frugale pouvait permettre d'atteindre ces objectifs de verdissement et de sortie du diesel sur la ligne Marseille Aix-en-Provence, pour un coût inférieur à celui d'une électrification complète, option qui avait été envisagée au projet MGA2 mais non retenue lors de l'enquête publique en raison du coût trop élevé.

Lors de deux Comités de Pilotage qui se sont tenus le 12 novembre 2019 et le 6 décembre 2019, les partenaires (Etat, Région, Métropole Aix-Marseille-Provence et Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et SNCF Réseau) ont exprimé leur forte volonté de faire aboutir ce projet d'électrification frugale de la ligne Marseille-Aix et dans un délai permettant de bénéficier des fonds Feder. En parallèle, la Région s'apprête à signer un protocole avec 4 autres régions françaises, Bombardier et SNCF pour expérimenter une rame prototype au premier trimestre 2023 et à engager des fonds Feder pour financer cette opération d'électrification pour un montant de 10 M€. Considérant que les conditions financières et techniques sont réunies, la Région a écrit à la direction de SNCF Réseau pour souligner son attachement à la réalisation de cette opération dans un planning permettant l'utilisation des fonds réservés.

Sur la base de l'étude SYSTRA mentionnée ci-dessus et d'un Avant-Projet (AVP) d'électrification complète produit en 2014, un nouveau scénario d'électrification partielle a été étudié par SNCF Réseau (sur fonds propres) au deuxième semestre 2019 (niveau études préliminaires sommaires).

Une étude de niveau Avant-Projet/Projet (APO) a été lancée en février 2020, ses objectifs sont de :

- démontrer la faisabilité d'une électrification partielle 1500 Vcc de la ligne 905000 compatible avec l'exploitation souhaitée de trains à batteries de type BGC,
- proposer un chiffrage de l'opération et un rétro-planning de travaux permettant d'exploiter au mieux les opportunités de financement partiel du projet (fonds européens FEDER), en tenant compte des contraintes de planning imposées pour l'accès à ce financement.

Les modalités de financement de cet APO font l'objet d'un avenant à la convention de financement des travaux de la 2^{ème} phase de modernisation de Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence (MGA2).

La présente convention permet d'optimiser le planning du projet en finançant, avant la finalisation des études de conception (et donc de la confirmation du programme technique, du coût et du planning du projet), les études d'exécution, les commandes de matières, les travaux préparatoires et les travaux sur le périmètre de la gare d'Aix-en-Provence.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de la première phase des travaux à réaliser pour le projet d'électrification frugale de la ligne Marseille-Aix ainsi que l'assiette de financement et le plan de financement.

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

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

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux décrits dans la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'objectif de l'électrification frugale est de pouvoir faire circuler les navettes (les circulations prolongées au-delà d'Aix-en-Provence ne sont pas concernées) circulant en « unité simple » ou en « unités double » entre Marseille et Aix en mode électrique sur les principes suivants :

- Utilisation des rames existantes type BGC, après remplacement des Powerpacks diesel par des packs batteries ;
- Recharge des batteries par pantographe-caténaire en statique et en dynamique ;
- Electrification nouvelle a minima de la ligne (avec éventuellement la nécessité de renforcer les portions existantes de caténaires).

La modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix (2ème phase) permettra une augmentation de la fréquence, avec un train toutes les 15 minutes entre les principaux pôles (toutes les 20 minutes en 2015). Les haltes périurbaines seront desservies toutes les 30 minutes (contre toutes les 40 minutes avant les travaux). Le projet MGA2 permettra ainsi, à terme, de faire circuler 102 circulations entre Aix et Marseille, réparties de la manière suivante :

- 86 navettes entre Aix et Marseille (circulations ciblées pour les trains à batteries) ;
- 16 circulations prolongées au-delà d'Aix-en-Provence (non concernées par le projet d'électrification frugale).

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la desserte prévue à l'issue du projet MGA2 décrit ci-avant et sera dimensionné pour ce service. Il n'y aura pas d'évolution de la desserte et des services en lien avec ce projet.

Une coordination aura lieu entre les deux projets afin de limiter d'éventuelles fausses manœuvres.

Le rétrofit du matériel roulant est sous la responsabilité de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOM) qui est la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le matériel TER à prendre en compte est de type AGC B81500 4 caisses (actuellement bi-mode).

Les installations, autres que l'axe de circulation entre Marseille et Aix-en-Provence (et les sections nécessaires sur le plateau St Charles), à prendre en compte sont :

- Pour le remisage : les sites de Pautrier et Guibal,
- Pour la maintenance : le technicentre de Blancarde.

Ces installations devront permettre l'accueil des trains à batteries de la ligne Marseille-Aix ainsi que la possibilité d'assurer la recharge de leurs batteries en statique.

Par ailleurs, l'AOM devra s'assurer auprès du constructeur (sujet matériel roulant) des performances permises par les trains à batteries (accélération/décélération et vitesse). Les études d'infrastructure sont réalisées sur la base des données constructeur communiquées au premier semestre 2020. Toute évolution est susceptible de nécessiter une reprise d'étude non comprise dans la présente convention.

La présente convention a pour objectif de couvrir les dépenses qui seraient engagées entre janvier 2021 (premières commandes) et décembre 2022 (date prévisionnelle de notification de la convention de financement des travaux de 2^{nde} phase), sur la base des éléments définis à l'issue des études préliminaires :

- la commande du raccordement électrique pour la sous-station d'Aix-en-Provence,
- la commande de matériel pour les travaux en gare d'Aix-en-Provence (poteaux, matériel équipement d'alimentation des lignes...),
- les Marchés travaux sur le secteur d'Aix-en-Provence,
- les Commandes de matériel sur le secteur de Marseille (poteaux, matériel EALE...).

Le programme technique provisoire est décrit en annexe 2 et sera ajusté à l'issue des études de niveau avant-projet et Projet dans le cadre d'un avenant à la présente convention de financement.

En outre, une convention ad hoc sera conclue en 2022 ayant vocation à couvrir la seconde phase de travaux entre Marseille et Saint Antoine. Dans l'hypothèse où la convention relative à cette seconde phase de travaux, ne serait pas contractualisée avant le 31 décembre 2022, SNCF RESEAU ne sera pas en mesure de poursuivre l'opération. En conséquence, elle se réserve le droit d'annuler les livraisons de matière, et d'interrompre les travaux, tout en imputant à la présente convention les montants dus à hauteur des dépenses engagées.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

Le délai prévisionnel de la première phase REA objet de la présente convention de financement est de quarante-huit (48) mois à compter de la notification de la présente convention de financement sous réserve d'une notification au plus tard fin décembre 2020.

Le calendrier du déroulement des différentes phases de l'opération évoluera en fonction du résultat des études APO et de la détermination des conditions de réalisation.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

L'article 5 des conditions générales s'applique.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

A l'issue des études préliminaires, le coût total de l'opération (APO+REA) est estimé à **24 M€** HT aux conditions économiques de **juillet 2015**. Le coût sera révisé à l'issue des études APO.

L'estimation du coût de la première phase de Réalisation des travaux objets de la présente convention de financement est fixée à **12 671 000 €** HT aux conditions économiques de **juillet 2015**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

Pour l'application de cette convention de financement, les partenaires ont bien pris acte que SNCF Réseau ne prendra à sa charge ni ne supportera les conséquences qui surviendraient notamment à l'occasion d'un litige, ou d'un retard de planning du fait de la réalisation des procédures administratives et environnementales dans le cadre fixé par l'Etat et la Région ou qui seraient dues à la modification du périmètre de la convention REA MGA 2. Il en serait de même si les aménagements en cours sur MGA2 venaient à être impactés. Ces conséquences de toute nature, notamment financières, seraient alors prises en charge ou conservées par l'Etat et la Région sans recours contre SNCF Réseau.

Dans le respect des dispositions de l'article L.2111-10-1 du Code des transports et du décret n°2019-1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, SNCF Réseau déterminera l'impact financier de la réalisation du projet sur ses comptes. Les financeurs sont informés que l'éventuel déficit en résultant ne peut être assumé par SNCF Réseau et devra faire l'objet d'un mécanisme de compensation à déterminer à la conclusion de la CFI REA Phase 2.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice TP01 connu, et d'un taux d'indexation de 2 % par an jusque 2020 inclus, puis de 4 % par an au-delà, le besoin de financement objet de la présente convention de financement est évalué à 15 000 000 € courants H.T., dont une somme estimée à 450 000 Euros courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

6.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

1^{ère} Phase REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Etat	40,0000 %	6 000 000 €
Région	26,6667 %	4 000 000 €
Département	16,6667 %	2 500 000 €
Métropole	16,6667 %	2 500 000 €
TOTAL	100,0000 %	15 000 000 €

Les cofinanceurs s'engagent à prendre en charge l'ensemble des dépenses intervenues à compter du 1^{er} janvier 2021.

Sous réserve de stabilité du budget total de l'opération et des autres financements attendus (FEDER), la part de l'État, fixée à 6 M€, correspond à l'intégralité de son financement pour l'opération d'électrification frugale de la ligne Marseille-Aix (phase 1 objet de la présente convention et phase 2 tel que vu à l'article 3).

Les parts du Département et de la Métropole sont plafonnées à 2,5 M€ chacune.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Le présent article précise les modalités d'appels de fonds définies à l'article 8.2 des **Conditions Générales** et servira par conséquent à leur facturation.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF Réseau procédera auprès des partenaires financiers, selon la clé de répartition figurant au plan de financement mentionné à l'article 6.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 20 % du montant de leur participation respective en euros courants à la notification de la convention de financement par le dernier signataire ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des travaux objet de la présente convention. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux signé par le Directeur de Projet SNCF RÉSEAU. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 95% des études et des travaux ;

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

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité des études et des travaux, SNCF Réseau présentera le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses comptabilisées incluant les dépenses de Maîtrise d'œuvre et de Maîtrise d'Ouvrage.
- Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

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

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Infrastructures et des Grands Equipements Service Infrastructures Ferroviaires et Pôles d'Echanges	04 91 57 57 64 ggainlet@regionpaca.fr
Métropole			
Département 13	Hôtel du Département 52 avenue de Saint Just 13256 Marseille	DGA Stratégie et Développement du Territoire	Pierre MALLET 04 13 31 02 15 pierre.mallet@demartement13.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	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole		
Département 13	221 300 015 00247	FR 47221300015
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

7.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- dans un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins trois (3) mois avant son échéance ;
- un délai de soixante (60) mois à compter de l'achèvement prévisionnel de la phase REA objet de la présente convention (délais de garantie de parfait achèvement échu) soit une date de caducité au 1 janvier 2029, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS

L'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer de déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie Covid 19,
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie Covid 19.

Par dérogation, l'article 7.3 des conditions générales ne s'applique pas (pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération) en cas d'écarts liés à la pandémie de Covid 19. Il appartient à SNCF Réseau de fournir toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts et les impacts sur les délais engendrés directement par la pandémie COVID-19 en justifiant leur nature ainsi que leur lien direct avec la pandémie et les mesures légales prises par les autorités (arrêté, décret, ordonnance...).

Les autres clauses des conditions générales restent valides et l'application de la clause COVID ci-dessus ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF RESEAU.

Dans tous les cas où les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais notamment) sont affectées, SNCF Réseau en informera les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoquera un comité de pilotage qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt de l'opération et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors conclu. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des conditions générales.

ARTICLE 9. 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 à :

Pour l'ETAT

Nom : Mustapha MAKHLOUFI
Adresse : DREAL PACA - STIM / UAPTD - 16, rue Antoine Zattara – 13 332 Marseille Cedex 03
Tél : 04 88 22 61 00
E-mail : mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des transports,
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13 481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 57
E-mail : dbiau@regionpaca.fr

Pour la Métropole

Pour le Département des Bouches du Rhône

Nom : Jean-Philippe MIGNARD
Adresse : Hôtel du Département – 52 avenue de Saint Just – 13256 Marseille cedex 20
Tél : 04 13 31 22 11
E-mail : jeanphilippe.mignard@departement13.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom : Patrick LARMINAT
Adresse : 10, place de la Joliette – Les Docks – Atrium 10.4 – BP 85404 - 13567 Marseille cedex
Tél : 04.96.17.04.80
E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

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

A Marseille, le

***Pour l'ÉTAT
Le Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur***

Monsieur Christophe MIRMAND

A Marseille, le

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

Monsieur Renaud MUSELIER

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

A Marseille, le

**Pour Le Département
La Présidente**

Madame Martine VASSAL

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

A Marseille, le

Pour La Métropole

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

A Marseille, le

**Pour SNCF RESEAU
Le Directeur Territorial**

Monsieur Karim TOUATI



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET21

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION21

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION21

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE22

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION22

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION23

6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE23

6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE23

6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE24

6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION24

6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU25

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS25

7.1 DISPOSITIONS GENERALES25

7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN26

7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION26

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS28

8.1 REGIME DE TVA28

8.2 VERSEMENT DES FONDS28

8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS29

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES29

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE30

ARTICLE 11. RESILIATION30

ARTICLE 12. MODIFICATION31

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION31

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES31

ARTICLE 15. COMMUNICATION31

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE32

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES32

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 1. 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 2. 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 événements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 3. 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 4. 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 5. 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.

5.1 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.

5.2 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).

5.3 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**.

5.4 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.

5.5 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 6. GESTION DES ECARTS

6.1 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 :
 - SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - 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.

6.2 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***.

6.3 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 7. APPELS DE FONDS

7.1 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.

7.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 1. Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 2. Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

3. Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

7.3 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 8. 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 9. 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 10. 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 11. 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 12. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 13. 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 14. 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 15. 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 16. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

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

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION

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 RESEAU.

Intitulé de l'opération : Electrification frugale sur la ligne Marseille-Aix

Eléments de gouvernance :

La phase réalisation de la présente opération est financée, notamment au titre du CPER 2015 – 2020, par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Un Comité de Pilotage composé des partenaires financiers est constitué afin d'assurer le suivi, la validation et le financement de l'opération programmée. Il est co-présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant. Il comprend un représentant de chacun des autres signataires.

Éléments de programme technique¹:

La concrétisation des objectifs fonctionnels définis à l'article 3 des conditions particulières est a priori réalisable grâce aux aménagements ci-dessous faisant l'objet du programme technique prévisionnel de l'opération :

- Secteur Aix :
 - Déployer du captage de courant (sous 1500 Vcc) sur les voies à quai de la gare d'Aix-en-Provence A, B et C (et éventuellement la voie D), ainsi que les 2 voies de remisage ;
 - Créer une sous-station traction (SST) électrique proche de la gare d'Aix (1500 Vcc).
- Secteur Marseille :
 - Prolonger l'électrification (1500 Vcc) de la ligne 905 000 actuellement arrêtée au PK 441.531 (voie A1) et au PK441.355 (voie A2) jusqu'au PK 435,600 environ (fin de double voie) – Poteaux caténaire capable d'accueillir 2 Feeder d'alimentation ;
 - Installer un poste de mise en parallèle simplifié en bout de secteur.

La carte ci-dessous précise les sections concernées.

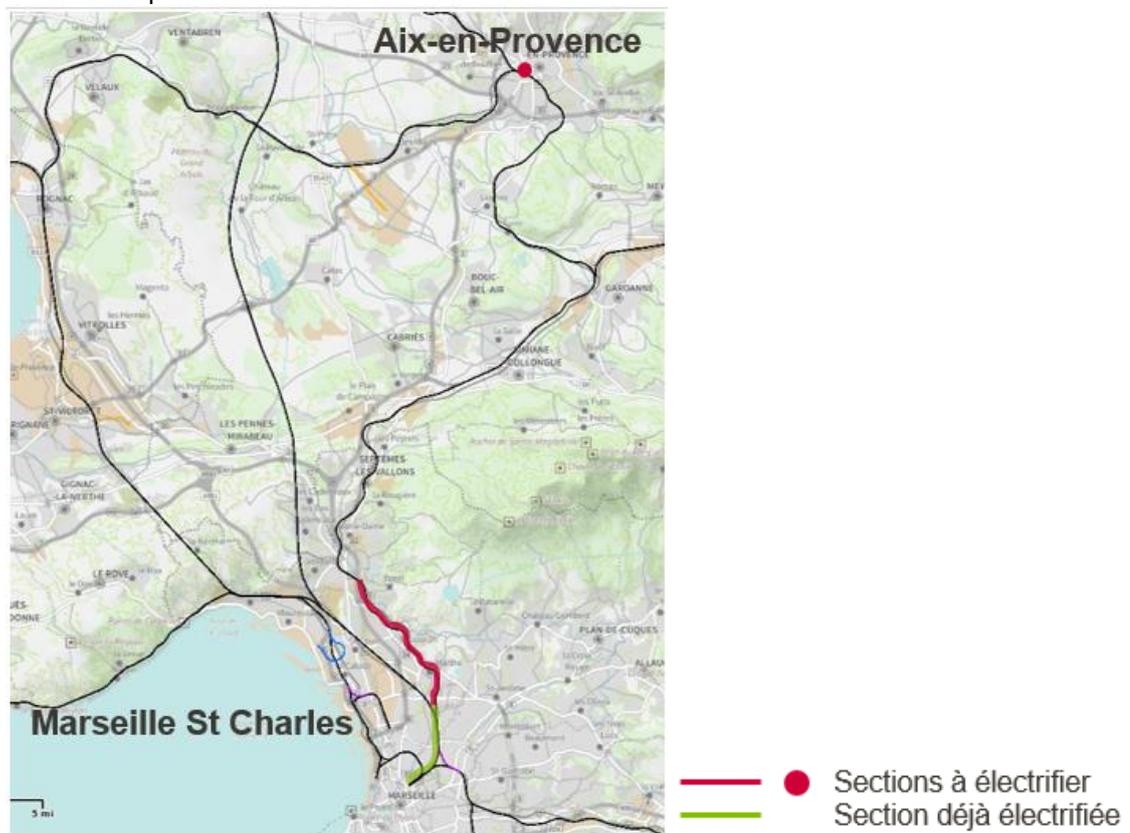


Schéma des installations ferroviaires de l'opération

Ce programme sera détaillé et complété à l'issue des études de niveau avant-projet/projet en cours à date de signature de la présente convention.

Le programme technique proposé tient compte d'hypothèses validées par l'exploitant SNCF TER et l'Autorité Organisatrice des Transports qui deviendront des règles d'exploitation :

- le roulement devra intégrer la prise en compte d'un matériel roulant dédié,
- dimensionnement de la puissance électrique pour des circulations par trains hybrides de rames de composition UM2 au maximum,
- en gare d'Aix, rechargement des batteries de manière simultanée pour 4 US maximum,
- en gare d'Aix, le rechargement des rames se fera sur les voies A, B, C (et éventuellement D – étudiée en APO) et sur les voies de service 6 et 8,

1

Recharge des trains à batterie :

La plage opérationnelle de la batterie doit se situer entre environ 35% et 85% de la capacité de la batterie. Par ailleurs, comme précisé au paragraphe 2.2, la recharge des batteries durant la journée se ferait à la fois par pantographe-caténaire en statique (avec éventuellement modification de la caténaire) et en dynamique. La longueur de la portion à électrifier dépend donc de la nécessité de recharger en dynamique en complément de la recharge statique qui est fixée par les temps de retournement (le temps de recharge peut être inférieur de quelques minutes au temps total de retournement).

Les temps de retournement en situation nominale envisagés à ce stade des études d'exploitation sont les suivants :

- En gare d'Aix : 19 min pour les trains semi-directs et 15 min pour les trains omnibus ;
- En gare de Marseille St Charles : 22 min pour les trains semi-directs et 16 min pour les trains omnibus.

Toutefois, en situation dégradée, les navettes doivent pouvoir effectuer entre 2 et 4 allers-retours avec des temps de retournements réduits (7 min pour la gare d'Aix et 15 min pour la gare de Marseille).

Egalement, en cas d'indisponibilité des installations électriques en gare d'Aix, la charge résiduelle doit permettre d'effectuer 1 à 2 allers-retours sans recharge côté Aix.

Dimensionnement des installations électriques étudiées pendant la phase APO :

- Section électrique : à ce stade, le courant soutiré au niveau du pantographe du train serait de 300 A (limite maximale) afin de permettre à la batterie de se recharger au mieux en statique. La part nécessaire à la recharge de la batterie pourrait être inférieure à cette valeur (car présence de la consommation des auxiliaires). La section de cuivre des zones où le train à batterie pourrait être à l'arrêt (quais mais aussi secteurs en amont des signaux sur le plateau St Charles) doit être suffisante afin de supporter les contraintes d'échauffement résultant de ce courant à 300A. La période de stationnement joue également un rôle quant à la dégradation du fil de contact due à ces contraintes et devrait alors être pris en considération.
- Puissance de la sous-station d'Aix-en-Provence : cette installation devra permettre la recharge des trains à batteries présent dans le GOV d'Aix en tenant compte des temps de recharge requis, des hypothèses d'occupation du GOV et des procédures de recharge de rames fixées par les entreprises ferroviaires. Concernant la puissance de raccordement de la sous-station en gare d'Aix-en-Provence l'hypothèse prise au stade des études préliminaires est une recharge simultanée maximale de 4 US ou 2 UM2.

Conditions de réalisation (qui seront proposées durant les études APO) :

- Sur la zone d'Aix : utilisation des plages travaux disponibles pour les opérations caténaire et pour les autres opérations hors Installation Fixe de Traction Electrique (IFTE) : télécom, signalisation, Retour Courant Traction (RCT). Pour les opérations d'Equipement d'Alimentation des Lignes Electriques (EALE) sur la zone d'Aix (construction SST de recharge), les travaux pourraient être réalisés de jour.
- Sur la zone entre Marseille et St Antoine : les plages travaux (« naturelles » ou « adaptées ») nocturnes pour toutes les opérations IFTE (caténaire, EALE) et pour les autres opérations (télécom, signalisation, RCT, OA) seront à prévoir. Une intervention par interception d'une voie sur deux de sera également proposée

Cette convention intervient avant la fin des études APO, le maître d'ouvrage n'est donc pas en mesure de s'engager sur le programme technique, le planning et les coûts à ce stade.

Eléments financiers :

Le montant du coût prévisionnel provisoire de réalisation (CPPR) de l'opération est évalué à 24 029 170€ aux conditions économiques (CE) de Juillet 2015 soit 29,4M€ courants.

Pour rappel, La première phase REA est estimée à 12 671 000€ aux CE de juillet 2015 soit 15 M€ courants et peut être amenée à évoluer à l'issue des études APO.

Le CPPR se décompose de la façon suivante :

En € HT aux conditions économiques de 07/2015	APO	REA	Total
Foncier			
Travaux	178 000	19 635 660	19 813 660
MOE	1 032 400	2 397 510	3 429 910
MOA	124 600	661 000	785 600
TOTAL	1 335 000	22 694 170	24 029 170

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de phase REA	Janvier 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Septembre 2019
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.	2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.

Eléments de calendrier :

Le calendrier du déroulement des différentes phases de l'opération sera élaboré à l'issue des études APO.

Convention de financement

Annexe 3

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

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS				
OPERATION : Première phase de réalisation de travaux et des commandes de matières des travaux anticipés de l'électrification frugale sur la ligne Marseille-Aix				
MONTANT GLOBAL HT : 15 000 000 € courants				
Prévisions d'appels de fonds				
Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
2020	1 ^{ère} appel de fonds	3 000 000	20,00%	Prise d'effet de la convention de financement
2022	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	9 000 000	60,00%	Un ou plusieurs certificats d'avancement physique signé(s) par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau
2023	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	2 250 000	15,00%	Un ou plusieurs récapitulatif(s) de dépenses comptabilisées
2024	Solde	750 000	5,00%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		15 000 000	100,00%	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

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

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