



D.2020.02.05.1.2

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 05 Février 2020

1 – 3^{ème} LIGNE DE METRO – LIGNE AEROPORT EXPRESS – CONNEXION LIGNE B

1.2 – 3^{ème} Ligne de Métro - Convention n° M3-2019-14186-CN entre SNCF Réseau et Tisséo Ingénierie relative au financement du suivi des études d'avant-projet de la 3^{ème} ligne, des études d'abaissement de la caténaire sur le site de Labège la Cadène et bâtiment d'exploitation Colomiers Gare.

L'an deux mille vingt, le cinq février à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard		X (Mme Traval-Michelet)	
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire			X
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc			X
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Del Borrello)	
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon)	

Exposé de Monsieur le Président :

Par délibération n° D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical a approuvé le programme de l'opération Toulouse Aerospace Express – 3^{ème} ligne de métro et Ligne Aéroport Express.

Par délibération n° D.2017.07.05.1.2 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical a confié, par mandat de maîtrise d'ouvrage à TISSEO INGENIERIE, la réalisation de l'opération Toulouse Aerospace Express.

Par délibération n° D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019, le Comité Syndical a approuvé la déclaration de projet, a déclaré d'intérêt général l'opération Toulouse Aerospace Express (3^{ème} Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) et décidé de poursuivre la réalisation.

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro rencontre le réseau ferroviaire à plusieurs reprises, les interfaces identifiées sont de type :

- Traversées souterraines : passage des tunnels sous les infrastructures ferroviaires
- Traversées aériennes : passage du viaduc au-dessus des lignes SNCF
- Travaux à proximité des ouvrages SNCF existants et en exploitation

Afin de s'assurer, tout au long du processus de conception, de l'intégration des contraintes ferroviaires, de la cohérence des études avec les ouvrages et infrastructures ferroviaires existants et de leur préservation, il convient d'associer les services de SNCF Réseau au suivi des études.

Sur le site de Colomiers Gare, les aménagements du pôle d'échanges multimodal impactent un bâtiment d'exploitation de la SNCF. La démolition du bâtiment pour libérer l'emprise nécessaire à la 3^{ème} ligne conduit SNCF Réseau à engager des études de relocalisation et de reconstruction.

Sur le site de Labège La Cadène gare, le viaduc du métro et la passerelle projetée dans le cadre du pôle d'échanges multimodal franchissent les voies SNCF au niveau de la future halte ferroviaire. Des études liées à l'abaissement de la caténaire sont nécessaires et seront conduites par SNCF Réseau.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de suivi et de réalisation des études et de déterminer les modalités de prise en charge opérationnelle et financière.

Celle-ci prévoit les dispositions suivantes :

- Les modalités de suivi des études (AVP 1 & 2 de la 3^{ème} ligne et études liées à la passerelle du PEM de la Cadène) par SNCF Réseau pour l'ensemble des interfaces de la 3^{ème} ligne avec le réseau ferré,
- La consistance des études d'avant-projet à réaliser par SNCF Réseau pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène Gare,
- La consistance des études préliminaires du déplacement du bâtiment d'exploitation à Colomiers Gare,
- Les modalités d'exécution et de suivi des études,
- Les modalités de prise en charge financière.

Le délai prévisionnel de réalisation se décompose comme suit :

- Etudes AVP conduites par SNCF Réseau : le délai s'étend de la signature de la présente convention jusqu'à la fin de l'année 2020.
- Suivi des études 3^{ème} ligne par SNCF Réseau : la mission de suivi s'étend de la date de signature de la présente convention jusqu'au début de l'année 2021, ce délai inclut la remise du dossier AVP 2 et la réunion de revue des observations pour prise en compte des avis de SNCF Réseau.

Le montant global prévisionnel de cette convention s'élève à 166 980 € HT valeur septembre 2019.

Des conventions spécifiques pour le suivi des phases PRO, DCE et travaux de la 3^{ème} ligne seront établies dans un deuxième temps avec SNCF Réseau.

Il est donc proposé aux membres du Comité Syndical de Tisséo Collectivités d'autoriser la dépense correspondante et la signature de la convention n° M3 2019 14186 CN entre SNCF Réseau et Tisséo Ingénierie relative au financement du suivi des études d'avant-projet de la 3^{ème} ligne, des études Caténaire Labège la Cadène et bâtiment d'exploitation Colomiers Gare pour un montant prévisionnel de 166 980 €HT.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

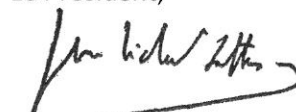
ARTICLE 1 : APPROUVE les termes de la Convention n° M3 2019 14186 CN entre SNCF Réseau et Tisséo Ingénierie relative au financement du suivi des études d'avant-projet de la 3^{ème} ligne, des études Caténaire Labège la Cadène et bâtiment d'exploitation Colomiers Gare pour un montant prévisionnel de 166 980 €HT.

ARTICLE 2 : AUTORISE les dépenses correspondantes.

ARTICLE 3 : AUTORISE Tisséo Ingénierie à signer avec SNCF Réseau la présente convention d'études n° M3 2019 14186 CN pour un montant de 166 980 € HT.

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an
que dessus,
Pour extrait conforme,
Le Président,



Jean-Michel LATTES

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20200210-20200205-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 10/02/2020
Date de réception préfecture : 10/02/2020



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financiers publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	6
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	6
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	6
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	10
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	11
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	12
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	14
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	14
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	14
ARTICLE 11. RESILIATION	15
ARTICLE 12. MODIFICATION	15
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION	15
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION	16
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	17

PREAMBULE

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

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

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

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

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

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

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

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

1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

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

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

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

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article

L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

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

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

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

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

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

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

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

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

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

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

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

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

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

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

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des 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 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

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

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

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

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

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

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

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

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

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

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

Comité technique et financier

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

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

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

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

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

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

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

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

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

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

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

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

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RESEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSIION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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



Convention

Relative au financement du suivi
des études d'avant-projet de la 3^{ème} ligne de
Metro, des études Catenaire CAD et
bâtiment exploitation COG

Conditions particulières

M3 2019 14186 CN	ARCOLE	SIGBC
------------------	--------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

TISSEO COLLECTIVITES (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine), représenté par son mandataire **TISSEO INGENIERIE** (Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine), Société Publique Locale au capital de 3 075 300 € inscrite au Registre du Commerce sous le numéro B 408 370 740 et dont le numéro Siret est 408 370 00024, représentée par son président Monsieur Francis GRASS, dûment autorisé par une délibération du comité syndical de TISSEO COLLECTIVITES en date du ++++++

Et désigné dans ce qui suit par les mots « TISSEO INGENIERIE ».

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 Madame Emmanuèle SAURA, Directrice Territoriale Occitanie, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF RÉSEAU et **TISSEO INGENIERIE** 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°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	6
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....	7
3.1	PERIMETRE DES ETUDES	7
3.1.1	Suivi des études AVP 1 – AVP 2 de la 3 ^{ème} ligne par les services de SNCF Réseau.....	7
3.1.2	Etudes d'avant-projet pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène-Gare réalisées par SNCF Réseau	13
3.1.3	Etudes préliminaires de déplacement des activités de SNCF Réseau à Colomiers Gare réalisées par SNCF Réseau	13
3.1.4	Etudes de mise en œuvre de limitations temporaires de vitesse réalisées par SNCF Réseau.....	14
3.2	CONTENU DES ETUDES CONDUITES PAR SNCF RESEAU	14
3.3	SUIVI DES ETUDES AVP1 &2 DE LA 3 ^{ème} LIGNE DE METRO	14
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	15
4.1	ETUDES AVP SUR LABEGE LA CADENE CONDUITES PAR SNCF RESEAU	15
4.2	ETUDES EP SUR COLOMIERS CONDUITES PAR SNCF RESEAU	15
4.3	AVIS DE SNCF RESEAU SUR LES POINTS D'INTERFACE IDENTIFIEES	15
4.4	SUIVI DES ETUDES 3 ^{ème} LIGNE PAR SNCF RESEAU.....	15
ARTICLE 5.	COORDINATION ET SUIVI DES ETUDES.....	15
5.1	COMPOSITION DU COMITE DE SUIVI DES ETUDES	15
5.2	FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI DES ETUDES.....	15
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DES ETUDES	15
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	15
6.1.1	Coût des études aux conditions économiques de référence	16
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	16
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	16
6.3	GESTION DES ECARTS	16
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	16
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS	16
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	17
7.3	IDENTIFICATION	17
7.4	DELAIS DE CADUCITE	18
ARTICLE 8.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	18
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	18
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

TISSEO COLLECTIVITES a confié à TISSEO INGENIERIE, par convention de mandat en date du 5 juillet 2017, la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine. C'est en sa qualité de maître d'ouvrage mandataire, agissant au nom et pour le compte de TISSEO COLLECTIVITES au titre de cette opération que TISSEO INGENIERIE est partie à la présente convention.

Le programme de l'opération de la 3^{ème} ligne de métro reliant Colomiers-Gare à Labège La Cadène-Gare par Toulouse a été approuvé par TISSEO COLLECTIVITES. Ce projet de 27 km se développe en souterrain et en viaduc et prévoit l'aménagement de 21 stations.

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro rencontre le réseau ferroviaire à plusieurs reprises, les interfaces identifiées sont de type :

- traversées souterraines : passage des tunnels sous les infrastructures ferroviaires ;
- traversées aériennes : passage du viaduc au-dessus des voies ferrées ;
- travaux à proximité des ouvrages d'art existants et en exploitation appartenant à SNCF Réseau.

L'ensemble de la ligne est découpé en trois tronçons, chacun d'eux ayant été attribué à un groupement de maîtrise d'œuvre. Le planning d'études est identique pour l'ensemble des tronçons.

Les études de niveau AVP, en cours, sont organisées en deux étapes :

- AVP 1 : consolidation des études préliminaires et du tracé, optimisation du positionnement et de la géométrie des stations, définition des emprises et méthodes de réalisation des ouvrages, optimisation des modes de construction des ouvrages (tranchées, tunnel, ouvrages d'art....). Cette phase s'achève fin février 2020 ;
- AVP 2 : poursuite des études, dimensionnement des ouvrages, définition des plannings de réalisation par ouvrage, emprises et installations de chantier. Cette 2^{ème} phase se déroulera de mars à fin 2020.

Afin de s'assurer, tout au long du processus de conception, de l'intégration des contraintes ferroviaires, de la cohérence des études avec les ouvrages et infrastructures ferroviaires existants et de leur préservation, il convient d'associer les services de SNCF Réseau au suivi de ces études.

Sur le site de Colomiers-Gare, les aménagements du pôle d'échanges multimodal impactent le bâtiment d'exploitation de la SNCF. La démolition du bâtiment pour libérer l'emprise nécessaire à la 3^{ème} ligne conduit SNCF Réseau à engager des études de relocalisation et de reconstruction.

Sur le site de Labège La Cadène-Gare, le viaduc du métro et la passerelle projetée dans le cadre du pôle d'échanges multimodal franchissent les voies ferrées au niveau de la future gare ferroviaire. Des études liées à l'abaissement de la caténaire sont nécessaires et seront conduites par SNCF Réseau.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de suivi et de réalisation des études ferroviaires et prestations d'accompagnement de SNCF Réseau, et de déterminer les modalités de prise en charge opérationnelle et financière.

Des conventions spécifiques pour le suivi des phases PRO, DCE et travaux de la 3^{ème} ligne seront établies dans un second temps avec SNCF Réseau.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes Conditions particulières ont pour objet de définir :

- Les modalités de suivi des études (AVP 1 & 2 de la 3^{ème} ligne de métro et études liées à la passerelle du PEM de la Cadène) par SNCF Réseau,
- La consistance des études d'avant-projet à réaliser par SNCF Réseau pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène-Gare,
- La consistance des études préliminaires du déplacement du bâtiment d'exploitation à Colomiers-Gare,
- Les modalités d'exécution, de suivi et de prise en charge financière des études d'avant-projet à réaliser par SNCF Réseau pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène-Gare et le déplacement du bâtiment d'exploitation à Colomiers-Gare.

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 d'avant-projet à réaliser par SNCF Réseau pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène-Gare ;
- des études préliminaires du déplacement du bâtiment d'exploitation à Colomiers-Gare.

Tisseo Ingénierie assure la maîtrise d'ouvrage des études AVP1 et AVP2 de la 3^{ème} ligne de métro. Seul le suivi de ces études par SNCF Réseau fait l'objet de la présente convention

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études

3.1.1 Suivi des études AVP 1 – AVP 2 de la 3^{ème} ligne par les services de SNCF Réseau

Les études AVP1 conduites par les maitres d'œuvre désignés par TISSEO INGENIERIE sont en cours. Les interfaces entre le projet métro et le réseau ferroviaire nécessitent la mise en place d'un travail collaboratif entre Tisseo Ingénierie et SNCF Réseau pour s'assurer de la cohérence des études avec les ouvrages ferroviaires existants en exploitation et de l'intégration des contraintes ferroviaires. Ces prestations de suivi d'études s'entendent pour toute la durée des études de conception AVP1 et 2, dont le rendu final du dossier d'études AVP2 est programmé fin 2020, soit jusqu'à la fin du 1^{er} trimestre 2021.

Les éléments de programme de la 3^{ème} ligne visés ci-dessous sont en cours d'études par les maîtrises d'œuvre.

Selon les typologies d'interfaces, les études AVP 1 et AVP 2 devront tenir compte du cahier des contraintes transmis par la SNCF Réseau et respecter les référentiels techniques ferroviaires.

Les interfaces identifiées sont les suivantes : les plans d'aménagements et d'emprises présentés ci-après sont en cours d'études (version provisoire).

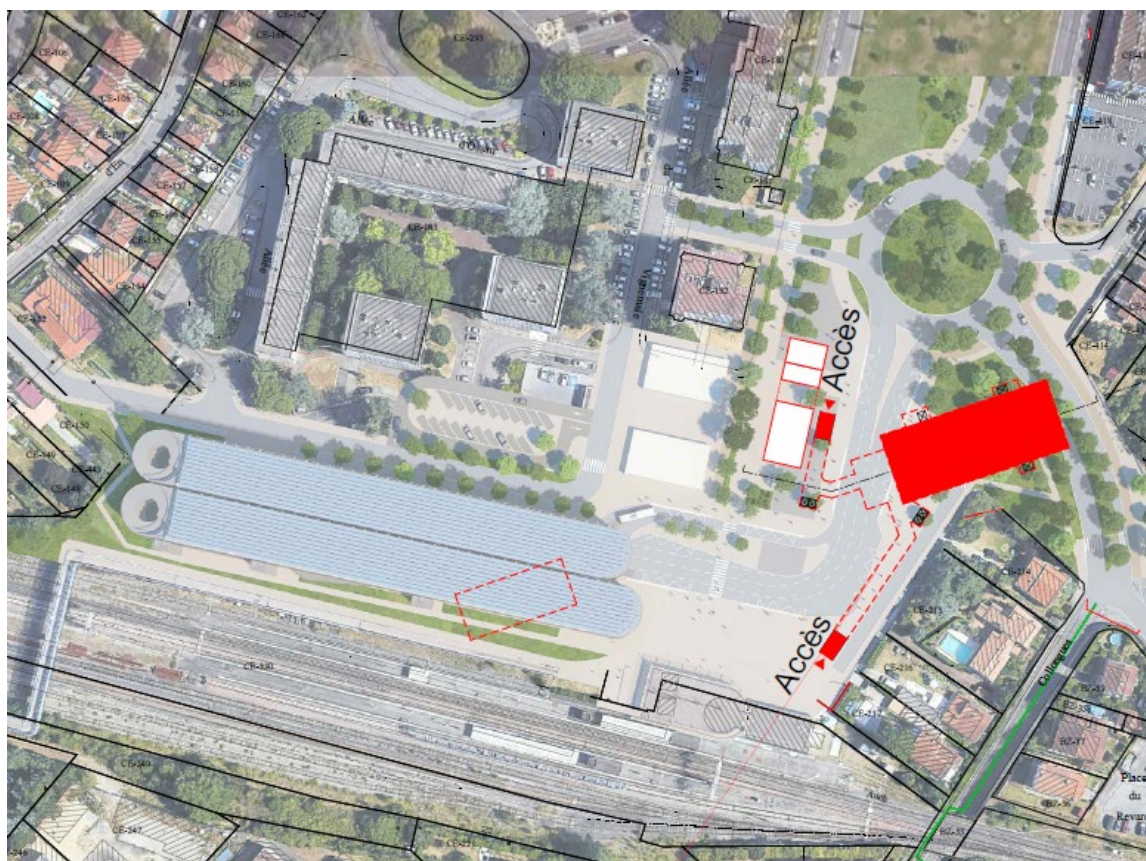
3.1.1.1 Ouvrages prévus à proximité de la gare de Colomiers

La station Colomiers-Gare est en connexion avec la gare SNCF située à 100 mètres environ. L'ouvrage Annexe 1, situé à proximité directe de la rampe d'accès à la passerelle Ville et des voies ferrées servira de puits de lancement du tunnelier du lot « NO ». A l'issue des travaux, les dimensions de l'ouvrage seront de l'ordre de 15m x 35m. A ce stade des études, l'implantation de l'ouvrage entre en interface avec la rampe de la passerelle piétonne.

Arrière-Gare : la partie d'ouvrage réalisée en tunnel au tunnelier entre la station Colomiers-Gare et l'ouvrage Annexe 1 servira d'arrière-gare.

Pour permettre un éventuel prolongement du métro vers le quartier d'En Jacca, situé sur la commune de Colomiers, des mesures conservatoires doivent être étudiées. Elles permettront, notamment lors du prolongement, le passage du tunnel sous les voies ferrées et la sortie du tunnelier par l'ouvrage Annexe 1 dimensionné en conséquence.

Projet Pôle d'échanges multimodal : station de Colomiers-Gare et parking relais (à l'étude)



Colomiers Gare : emprises des travaux (à l'étude)



3.1.1.2 Ouvrages réalisés à proximité des voies ferrées :

- **La station la Vache** : la station est située à proximité de la future halte ferroviaire route de Launaguët à distance des voies ferrées.



- **L'ouvrage Annexe 8** : l'ouvrage est situé à une vingtaine de mètres de l'embranchement ferroviaire de l'école multirégionale et à une centaine de mètres du faisceau des voies principales.



- **La station Toulouse Lautrec** : la station est située entre le lycée Toulouse Lautrec et le passage inférieur de la rue de Castellan à une distance d'environ 150 mètres des voies ferrées.

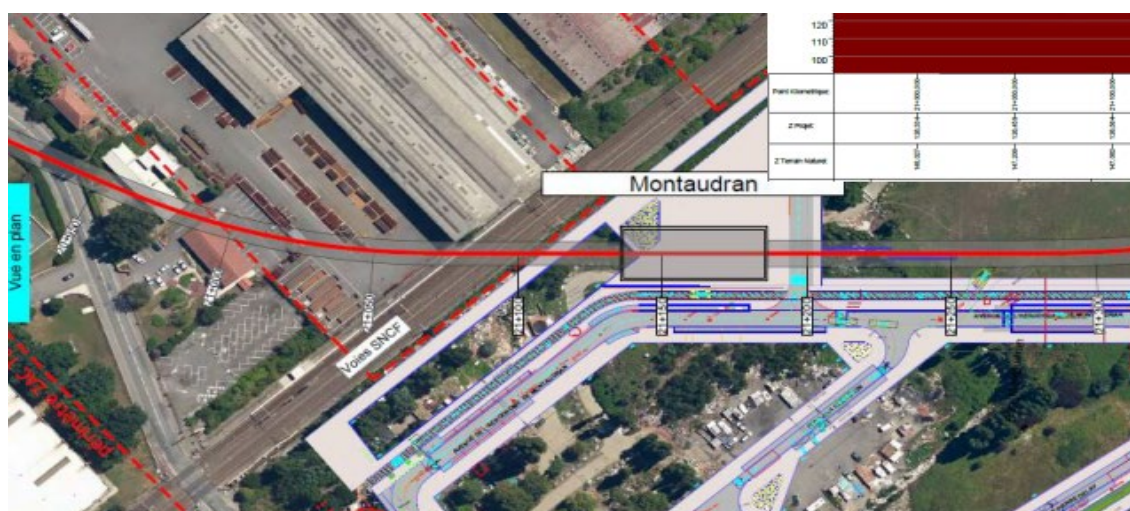


- **L'ouvrage Annexe 10 « Lapujade »** : l'ouvrage est situé à l'arrière du mur de soutènement qui sépare le réseau ferré du jardin public et des ateliers Lapujade. Il s'agit d'un ouvrage d'accès pompiers en inter-station et puits de ventilation du tunnel.



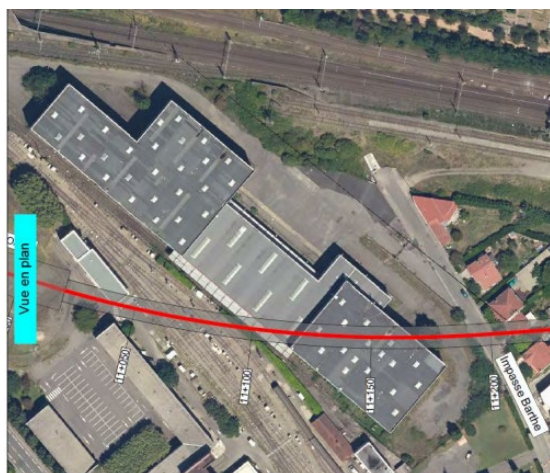
OA10 Lapujade

- **Station métro de Montaudran** : la station est située à côté de la gare de Montaudran à une distance d'environ 20 mètres des voies ferrées. De plus, en cohérence avec les ouvrages ferroviaires rue Payssat et rue Carrosse, une réservation pour une 4^{ème} voie doit être prise en compte.

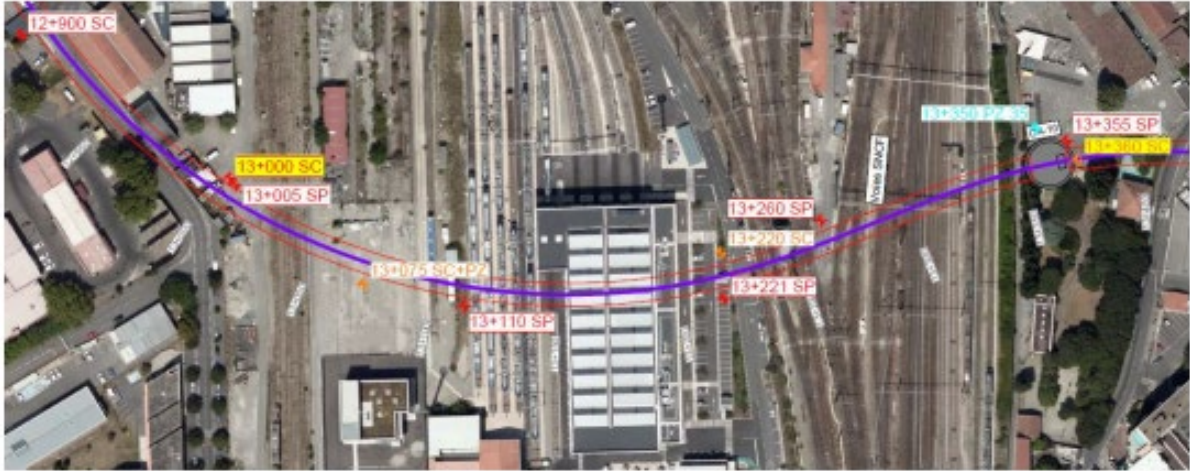


3.1.1.3 Passage du tunnel de la 3^{ème} ligne sous les voies ferrées :

- **L'école Multirégionale** route de Launaguet : passage du tunnel sous l'embranchement.



- **Station RAYNAL** : le tunnel passe sous les voies :
 - à proximité du PGRA (poste régional d'aiguillage) qui va s'étendre vers le tunnel ;
 - à proximité de bâtiments de maintenance sensibles (ERM2) ;
 - à proximité d'un bâtiment tertiaire en R+3 à venir.



La station RAYNAL sera construite sur les terrains des Ateliers Municipaux du Raisin de la Ville de Toulouse, à distance des voies ferrées, et servira de point d'entrée du tunnelier.

Les emprises de chantier nécessaires au creusement du tunnel (base logistique tunnelier) seront situées à proximité de la station Raynal sur les terrains de la SNCF coté Raisin.

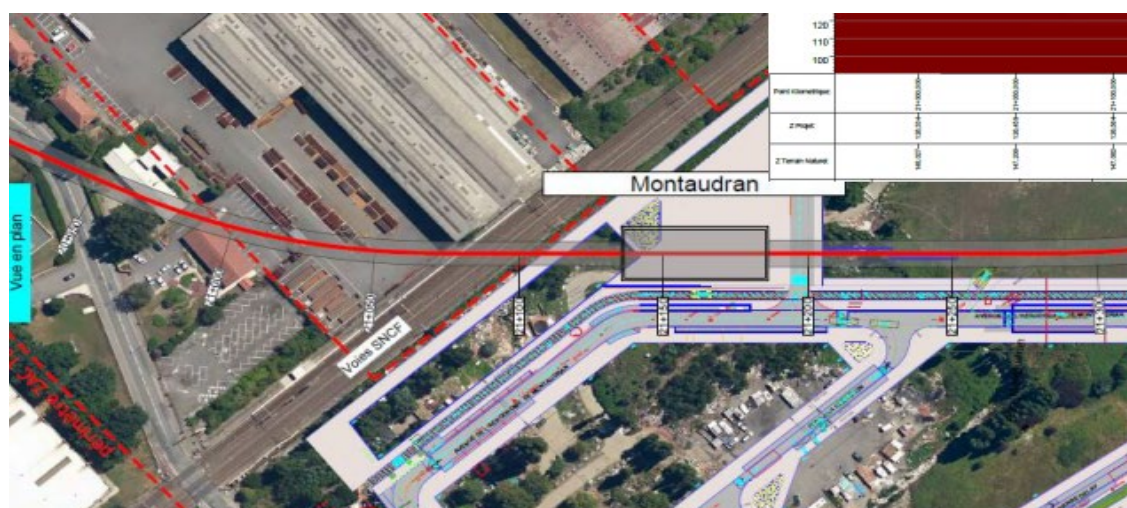
- **Station MARENGO** : passage du tunnel de la 3^{ème} ligne sous les voies ferrées et sous le tunnel de la ligne A du métro ; construction de la station Marengo à l'emplacement des parkings salariés de la SNCF/bâtiment Roques, boulevard de Marengo.



- **Passage sous les voies à proximité de la passerelle impasse de la Baraquette/rue Raspail**



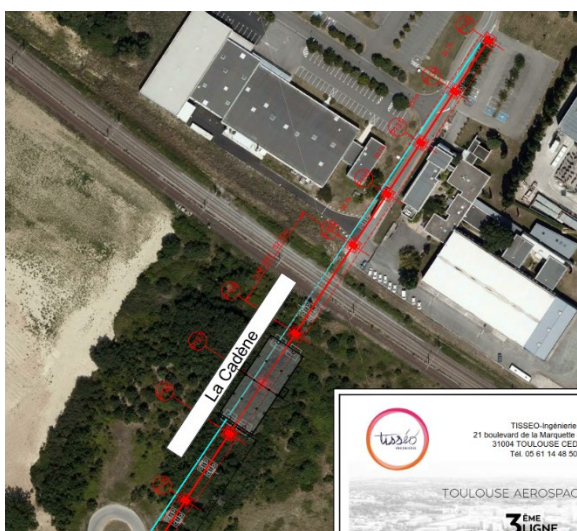
- **Montaudran Gare** : passage du tunnel sous les voies ferrées, avec aménagement d'un puits pour le lancement du tunnelier ; la base logistique tunnelier nécessaire au creusement du tunnel sera située à proximité des voies ferrées.



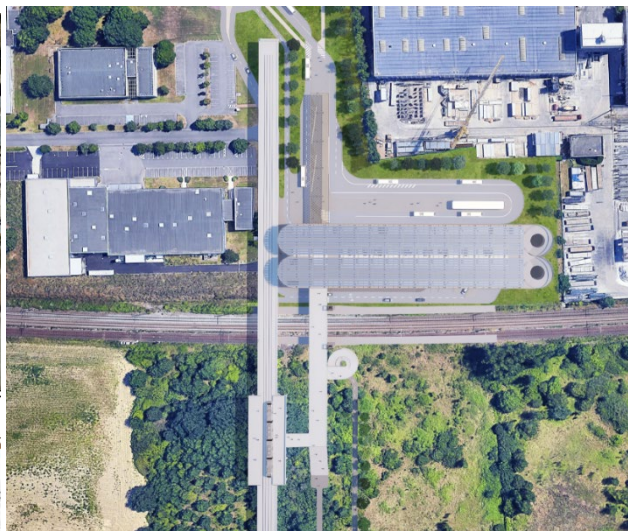
3.1.1.4 Traversée du viaduc et d'une passerelle au-dessus des voies ferrées à la Cadène

Le tronçon Sud Est de la 3^{ème} ligne est réalisé en viaduc. Au terminus de la ligne le viaduc franchit les voies ferrées au niveau de la future gare ferroviaire de Labège la Cadène.

Le projet prévoit également l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal et d'une passerelle indépendante, parallèle au viaduc métro, pour permettre la connexion directe au futur P+R réalisé côté arrière-gare. Les connexions avec les quais de la future gare ferroviaire sont à étudier.



Plan du tracé au droit du franchissement



Visuel PEM & P+R (Groupement INGEROP CONQUET)

3.1.2 Etudes d'avant-projet pour l'abaissement de la caténaire à Labège la Cadène-Gare réalisées par SNCF Réseau

La mise en place d'un viaduc et d'une passerelle piétonne enjambant les voies ferrées nécessite :

- l'abaissement des caténaires et des feeders. Cette modification devra être réalisée sur un linéaire plus important que lors des études du projet du PLB afin de passer sous les deux ouvrages ;
- l'enfouissement de la ligne électrique 5,5 kV existante (propriété SNCF Réseau) ;
- l'analyse des conséquences sur le retour de courants de traction en phase travaux et en phase définitive ;
- les sondages complémentaires à ceux réalisés par TISSEO INGENIERIE sur le secteur.

La position des ouvrages viaduc et passerelle ainsi que leurs largeurs constituent les données d'entrée de l'étude à conduire par SNCF Réseau, maître d'ouvrage.

Les données relatives au viaduc de la 3^{ème} ligne seront communiquées à SNCF Réseau à l'issue de l'AVP1 (février-mars 2020). Celles concernant la passerelle du PEM seront issues des études préliminaires en janvier 2020.

Les études d'abaissement des caténaires et des feeders est déterminante pour fiabiliser la géométrie de l'arrière gare du métro et son profil en long. Le résultat des études sera présenté fin 2020.

Toutefois, sur la base de l'AVP1 et des études préliminaires de la passerelle piétonne du PEM, des réunions techniques entre SNCF Réseau et TISSEO INGENIERIE seront organisées afin de définir au cours du 1^{er} semestre 2020 la hauteur de l'intrados de chacun des deux ouvrages.

3.1.3 Etudes préliminaires de déplacement des activités de SNCF Réseau à Colomiers Gare réalisées par SNCF Réseau

La réalisation du pôle d'échange multimodal associé à la station de Métro Colomiers-Gare, et plus précisément le parc relais en élévation impacte un bâtiment d'exploitation de SNCF réseau.

L'emprise nécessaire aux bases logistiques de chantier, à la réalisation de l'ouvrage Annexe 1, à la construction de la station Colomiers-Gare et du pôle d'échanges impose la démolition et la reconstruction du bâtiment d'exploitation et plus globalement des activités impactées.

SNCF Réseau engagera les études préliminaires pour la relocalisation et la construction « à l'identique » d'un nouveau bâtiment d'exploitation pour accueillir l'activité ferroviaire existante.

L'enveloppe financière de ces études ne pourra être définie qu'au vue de réunions de calage technique entre les Parties au cours du 1^{er} trimestre 2020. Une fois ces éléments connus, les Parties s'engagent à signer un avenant technique et financier à la présente convention ayant pour objet de réaliser une étude préliminaire de déplacement de ces activités, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

3.1.4 Etudes de mise en œuvre de limitations temporaires de vitesse réalisées par SNCF Réseau

Les conditions de réalisation des passages sous les voies ferrées peuvent engendrer des limitations temporaires de vitesse sur le réseau en phase travaux. Néanmoins, ces limitations ont des conséquences sur l'exploitation des circulations ferroviaires qu'il faut qualifier afin d'en déterminer les conséquences et identifier des risques, voir des impossibilités. Pour cela SNCF Réseau devra mener des études spécifiques qui dépendront des éléments techniques de conception (issus de l'AVP1 et qui devront être confirmé en AVP2).

3.2 Contenu des études conduites par SNCF Réseau

Les études conduites par SNCF Réseau comprennent notamment :

- le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- la synthèse des études.

Elles se concluent par l'établissement d'un document constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un planning prévisionnel de réalisation,
- une estimation des coûts.

3.3 Suivi des études AVP1 &2 de la 3^{ème} ligne de métro

Les études d'AVP 1 de la 3^{ème} ligne de métro sont en cours, le dossier complet AVP 1 sera livré fin février 2020 par les maitres d'œuvre missionnées par TISSEO INGENIERIE. Ce dossier sera constitué de sous-dossiers spécifiques pour les ouvrages en interface avec le réseau ferré. Ce dossier et notamment les sous- parties relatives aux interfaces ferroviaires identifiées dans le chapitre 3.1.1 seront soumises pour avis à SNCF Réseau. Cet avis sera coordonné entre ses différents services et formalisé par une note de synthèse recensant l'ensemble des remarques et observations. Une réunion « Revue des observations » sera organisée par TISSEO INGENIERIE à l'issue de cette phase AVP1 et après réception de la note de synthèse.

A l'issue des études d'AVP 2, soit fin 2020, le dossier d'études complet sera livré et transmis à SNCF Réseau pour avis, comme précédemment décrit. L'avis de SNCF Réseau sera coordonné entre ses différents services et formalisé par une note de synthèse. Une réunion « Revue des observations » sera organisée par TISSEO INGENIERIE à l'issue de cette phase AVP2 et après réception de la note de synthèse.

Sans attendre le rendu définitif des livrables AVP1 et 2, des réunions techniques pourront être organisées à l'initiative de l'une ou l'autre des Parties afin de réaliser des points d'avancement, comme décrit à l'article 5.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

4.1 Etudes AVP sur Labège La Cadène conduites par SNCF Réseau

La durée prévisionnelle de réalisation des études AVP par SNCF Réseau est de 6 mois. Sous réserve de la réception des données d'entrée au 1^{er} semestre 2020, le dossier AVP sera remis fin 2020.

4.2 Etudes EP sur Colomiers conduites par SNCF Réseau

La durée prévisionnelle de réalisation des études et le besoin de financement seront définis au 1^{er} trimestre 2020. Une fois les éléments connus, un avenant à la présente convention sera mis en œuvre entre les Parties.

4.3 Avis de SNCF Réseau sur les points d'interface identifiées

La durée prévisionnelle d'analyse et de rendu d'un avis circonstancié sur les sous-dossiers spécifiques pour les ouvrages en interface avec le réseau ferré est d'un mois à compter de la réception par SNCF Réseau des AVP1 et 2 de la construction de la 3^{ème} ligne de métro. Ce délai s'entend hors périodes de vacances scolaires françaises et un délai de prévenance de TISSEO INGENIERIE de la date de transmissions des dossiers AVP de deux mois. Dans le cas contraire, le délai d'instruction sera de deux mois.

4.4 Suivi des études 3^{ème} ligne par SNCF Réseau

La mission de suivi s'étend du 1^{er} janvier 2020 jusqu'à la fin du 1^{er} trimestre de l'année 2021 ; ce délai inclut la remise du dossier AVP2, la remise des avis de SNCF Réseau et les réunions de revue des observations pour prise en compte des avis.

ARTICLE 5. COORDINATION ET SUIVI DES ETUDES

5.1 Composition du comité de suivi des études

Le comité de suivi des études décrites ci-dessus est constitué des représentants techniques de SNCF Réseau et de TISSEO INGENIERIE.

Ce comité se réunira mensuellement à l'initiative de TISSEO INGENIERIE, dans ses locaux à Toulouse.

L'état d'avancement des études et du planning fera l'objet de cette réunion.

5.2 Fonctionnement du comité de suivi des études

Dans le cadre d'une coordination partenariale, SNCF Réseau :

- participera aux réunions de synthèse et de coordination des études organisées par la TISSEO INGENIERIE ;
- fournira l'ensemble des informations nécessaires au suivi desdites études ;
- utilisera la plateforme collaborative « Mezzoteam » mise en place par TISSEO INGENIERIE pour la réception de l'ensemble des documents émis par celle-ci et ses MOE's et pour la fourniture des documents qu'il aura à produire dans le cadre de ses études.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des prestations SNCF Réseau, objet de la présente convention, est fixée à 163 436 € HT aux conditions économiques de septembre 2019.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu ING et d'un taux d'indexation de 2 % par an jusqu'à 2020 inclus, puis de 4 % par an au-delà, le besoin de financement est évalué à 166 980 € courants HT, sur la base d'une dépense moyenne à octobre 2020.

Ce besoin de financement en euros courants inclut les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU, tel qu'estimé en **Annexe 2**.

6.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement des études objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
TISSEO INGENIERIE	100,00%	166 980 € HT
SNCF RÉSEAU	0%	0 € HT
TOTAL	100,00 %	166 980 € HT

Ce plan de financement intègre des dépenses engagées à compter du 1^{er} janvier 2020.

6.3 Gestion des écarts

Par dérogation à l'article 7.1 des Conditions Générales, en cas d'économies, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur au besoin de financement défini à l'article 6.1.2, la participation de chaque partenaire est déterminée par application de sa clé de répartition, conformément à l'article 6.2.

En cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'article 6.1.2, SNCF Réseau doit obtenir l'accord préalable de TISSEO INGENIERIE pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, informera au plus tôt TISSEO INGENIERIE en cas du dépassement prévisible du besoin de financement visé à l'article 6.1.2, et proposera un avenant à la présente convention, s'il y a lieu, qui sera soumis pour avis et décision aux Parties.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales, SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de TISSEO INGENIERIE, selon la clé de répartition définie à l'article 6.2, selon l'échéancier suivant :

- à la date d'engagement effectif des études objet de la présente convention, justifié par un certificat de démarrage, un premier appel de fonds correspondant à 30% du besoin de financement en € courants ;
- après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études, 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 visé par 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 ;
- au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées. 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 ;
- après achèvement des études, SNCF Réseau présente un état récapitulatif final des dépenses afférentes à l'opération effectivement comptabilisées incluant les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, afférentes aux opérations.

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
TISSEO INGENIERIE	21 Bd de la Marquette, BP 10416 31004 TOULOUSE cedex6	Direction des grands projets	05 61 14 48 50
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
TISSEO INGENIERIE	408 370 00024	
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 3 mois à compter de la date de signature de la présente convention si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation des prestations , soit d'une justification de leur report ;
- dans un délai de 18 mois à compter de la date d'achèvement final des études, au terme duquel SNCF Réseau doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 8. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études ou documents réalisés dans le cadre de la présente convention de financement restent la propriété de SNCF Réseau.

Le résultat des études, après validation par le comité de suivi, sont communiqués au cofinanceur et peuvent être communiqués aux collectivités locales concernées par le secteur. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties cocontractantes.

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 simple ou courrier électronique à :

Pour TISSEO INGENIERIE

21 boulevard de la Marquette – BP10416
31004 TOULOUSE cedex 6
Tél : 05 61 14 48 50

Pour SNCF RÉSEAU

DIRECTION TERRITORIALE OCCITANIE
2 esplanade Compans Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
31000 TOULOUSE

Fait, en deux exemplaires originaux à Toulouse le¹,

Pour TISSEO INGENIERIE,
Le Président Directeur Général,

Pour SNCF RÉSEAU,
La Directrice Territoriale Occitanie

Francis GRASS

Emmanuèle SAURA

¹ La date est apposée par le dernier signataire.

ANNEXES

Annexe 1 – Conditions générales

Annexe 2 –Détail du coût estimé de l'étude

Annexe 3 – Etat récapitulatif des dépenses comptabilisées

Annexe 1 – Conditions générales

Cf. Pdf Conditions générales financeurs publics 15/03/2018

Annexe 2 –Détail du coût estimé de l'étude

Le coût des prestations est évalué à 163 436 € HT aux conditions économiques de septembre 2019 et se décompose de la façon suivante :

En k€, aux conditions économiques de janvier 2017	Etude préliminaire
Foncier	
Travaux	
MOE (maîtrise d'œuvre)	44 284 €
MOA (maîtrise d'ouvrage)	21 198 €
Missions complémentaires	2 027 €
Coût brut	163 436 €
Provision pour risques	0 €
Coût net	163 436 €

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation	janvier 2021
Indice représentatif	ING
Dernier indice connu	CE 09/2019 (ING 116,60)
Taux prévisionnel entre 2019 et 2020 inclus	2% /an
Taux prévisionnel au-delà de 2020	4% / an

Annexe 3 – Etat récapitulatif des dépenses comptabilisées :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet) (Date de rapport)	(Intitulé du projet)

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					HT euros
Maîtrise d'ouvrage					
Maîtrise d'oeuvre					
Matières					
SNCF E					
Autres					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

Je soussigné _____, agissant en qualité de _____, atteste de l'exactitude de ce relevé de dépenses arrêté au : / /

Fait le : à Signature

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte du projet