

-----  
*Arrondissement de BETHUNE*

du Bureau Communautaire

**COMMUNAUTE** -ooOoo---  
**D'AGGLOMERATION**  
**DE BETHUNE-BRUAY, ARTOIS LYS ROMANE**

*Le mardi 9 avril 2024, à 17 H 30, le Bureau Communautaire s'est réuni, à la salle Olof Palme de Béthune, sous la Présidence de Monsieur GACQUERRE Olivier, Président de la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane en suite d'une convocation en date du 3 avril 2024, dont un exemplaire a été affiché à l'Hôtel Communautaire.*

**ETAIENT PRESENTS :**

*GACQUERRE Olivier, LECONTE Maurice, LAVERSIN Corinne, GAQUÈRE Raymond, SCAILLIEREZ Philippe, DELELIS Bernard, DAGBERT Julien, THELLIER David, DEROUBAIX Hervé, SOUILLIART Virginie, DE CARRION Alain, IDZIAK Ludovic, PÉDRINI Léo, COCQ Bertrand, DEBAS Gregory, DELANNOY Alain, DEPAEUW Didier, DRUMÉZ Philippe (à partir de la question 9), DUBY Sophie, DUCROCQ Alain, DUHAMEL Marie-Claude, DUPONT Jean-Michel, HENNEBELLE Dominique, GIBSON Pierre-Emmanuel, LECLERCQ Odile, LEFEBVRE Nadine, MANNESSIEZ Danielle, MULLET Rosemonde, SELIN Pierre, OGIEZ Gérard, ALLEMAN Joëlle, BARROIS Alain, BERTIER Jacky, BERTOUX Maryse, BEVE Jean-Pierre, BLONDEL Marcel, CANLERS Guy, CRETEL Didier, DASSONVAL Michel, DEBAECKER Olivier, DECOURCELLE Catherine, DELETRE Bernard, DEMULIER Jérôme (à partir de la question 7), DERICQUEBOURG Daniel, DERUELLE Karine, DESSE Jean-Michel, FURGEROT Jean-Marc, GLUSZAK Franck, HANNEBICQ Franck, HENNEBELLE André, HOCQ René (à partir de la question 9), JURCZYK Jean-François, LECOMTE Maurice, LEGRAND Jean-Michel, LELEU Bertrand, LOISON Jasmine, MAESELE Fabrice, MARIINI Laetitia, MATTON Claudette, NEVEU Jean, OPIGEZ Dorothee, PICQUE Arnaud, PREVOST Denis, QUESTE Dominique, ROBIQUET Tanguy, SANSSEN Jean-Pierre, SGARD Alain, TASSEZ Thierry, TRACHE Bruno, VERWAERDE Patrick, VOISEUX Dominique*

**PROCURATIONS :**

*BOSSART Steve donne procuration à DE CARRION Alain, CHRETIEN Bruno donne procuration à THELLIER David, MEYFROIDT Sylvie donne procuration à OGIEZ Gérard, CLAIRET Dany donne procuration à SANSSEN Jean-Pierre, DEFEBVIN Freddy donne procuration à BARROIS Alain, DELPLACE Jean-François donne procuration à LECONTE Maurice, GAROT Line donne procuration à HOCQ René (à partir de la question 9), MACKÉ Jean-Marie donne procuration à SGARD Alain, MALBRANQUE Gérard donne procuration à GAQUÈRE Raymond, MARCELLAK Serge donne procuration à TASSEZ Thierry, PAJOT Ludovic donne procuration à MAESELE Fabrice, PHILIPPE Danièle donne procuration à OPIGEZ Dorothee, PRUVOST Marcel donne procuration à VOISEUX Dominique*

**ETAIENT ABSENTS EXCUSES :**

*LEMOINE Jacky, BERRIER Philibert, DEBUSNE Emmanuelle, DELECOURT Dominique, BECUWE Pierre, CASTELL Jean-François, COCQ Marcel, DELANNOY Marie-Joséphine,*

*DELEPINE Michèle, DELHAYE Nicole, DESQUIRET Christophe, DOUVRY Jean-Marie,  
FLAHAUT Jacques, HERBAUT Emmanuel, LEVENT Isabelle, MASSART Yvon, TAILLY Gilles*

*Madame DERUELLE Karine est élue Secrétaire,*

*La séance est ouverte,*

Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane,

**DELIBERATION DU BUREAU COMMUNAUTAIRE**  
**9 avril 2024**

**AMENAGEMENT ET ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE**

**PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE GARE SUR LA COMMUNE**  
**D'ISBERGUES -**  
**CONVENTIONS DE FINANCEMENT DE LIBERATION D'EMPRISES**  
**FONCIERES, EN VUE D'UNE CESSIION PAR LA SNCF A LA COMMUNAUTE**  
**D'AGGLOMERATION.**

Monsieur le Président expose à l'Assemblée les éléments suivants :

« Vu le Projet de Territoire, approuvé par délibération n°2022/CC136 du Conseil Communautaire du 6 décembre 2022 :

Priorité 2 : S'adapter aux conséquences du changement climatique et protéger la nature ;

Enjeu : Réduire sensiblement la part modale de la voiture individuelle grâce aux transports collectifs, connectés, autonomes, partagés et solidaires.

Par délibération du Conseil communautaire du 17 mai 2017, la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, a retenu le « quartier de la gare d'Isbergues » comme intégrant la compétence communautaire relative aux opérations d'aménagement.

Par délibération n°2019/CC176 du 13 novembre 2019, le Conseil communautaire a décidé d'approuver le périmètre, le programme ainsi que l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération « Pôle gare d'Isbergues ».

L'opération a pour objectif de requalifier le quartier autour de la gare, de désenclaver la gare par une nouvelle voie, d'améliorer la desserte par les modes actifs (stationnement, accessibilité, transports publics) et de développer une opération de logements sur foncier disponible.

Dans le cadre de la réalisation de cette opération, il est nécessaire d'acquérir des emprises foncières d'environ 7000m<sup>2</sup>, appartenant à la SNCF, qui doit au préalable libérer ces parcelles de tous les équipements techniques. Ces opérations de démantèlement sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage SNCF et les dépenses afférentes sont imputées à la Communauté d'Agglomération.

Sur les emprises foncières à acquérir, la SNCF prévoit :

- Le dévoiement d'un câble de télécommunications, pour lequel une convention de financement des études de projet et des travaux de libération des emprises a été établie par SNCF Réseau, moyennant la somme de 301 894 € HT, due par la Communauté d'Agglomération ;

- La démolition du garage de l'ancien logement de la gare pour laquelle une convention de financements des travaux a été rédigée par SNCF Gares et Connexions, moyennant la somme de 31 893 € HT, due également par la Communauté d'Agglomération.

Par ailleurs, une étude menée par SNCF Réseau est en cours pour chiffrer le coût du déplacement du transformateur électrique à usage exclusif SNCF et d'apprécier les délais de réalisation. L'intégralité des frais (études + travaux) sous maîtrise d'ouvrage SNCF devra être supportée par la Communauté d'Agglomération.

Afin de poursuivre l'opération d'aménagement du quartier, il s'avère nécessaire de valider les deux conventions de financement.

Suite à l'avis favorable de la Commission « Aménagement, Transports et Urbanisme » du 25 mars 2024, il est proposé à l'Assemblée :

- d'approuver la convention de financement des études de projet et des travaux de dévoiement du câble de télécommunications sur des emprises à acquérir qui prévoit la participation de la Communauté d'Agglomération à hauteur de 301 894 € HT ;
- d'approuver la convention d'indemnisation des études et travaux de démolition du garage et de la clôture béton sur des emprises à acquérir qui prévoit la participation financière de la Communauté d'Agglomération moyennant la somme de 31 893 € HT ;
- d'autoriser le Président, le Vice-président délégué ou le Conseiller délégué à signer lesdites conventions telles que ci-annexées. »

Monsieur le Président demande à l'Assemblée de bien vouloir se prononcer,

En vertu des délibérations du Conseil communautaire en date des 15 juillet et 29 septembre 2020 de prendre toute décision concernant la signature de conventions avec des personnes morales ou physiques, publiques ou privées, ayant notamment pour objet la mise en oeuvre de toute action ou politique décidée par le Conseil communautaire, à l'exception de celles exercées par délégation au Président ou relevant des attributions exclusives de l'organe délibérant.

Sur proposition de son Président,  
Le Bureau communautaire,  
A la majorité absolue,

**APPROUVE** la convention avec SNCF Réseau pour le financement des études de projet et des travaux de dévoiement du câble de télécommunications sur des emprises à acquérir qui prévoit la participation de la Communauté d'Agglomération à hauteur de 301 894 € HT.

**APPROUVE** la convention avec SNCF Gares et connexions pour l'indemnisation des études et travaux de démolition de garage et de la clôture béton sur des emprises à acquérir qui prévoit la participation financière de la Communauté d'Agglomération moyennant la somme de 31 893 € HT.

**AUTORISE** le Président, le Vice-président délégué ou le Conseiller délégué à signer lesdites conventions ci-annexées.

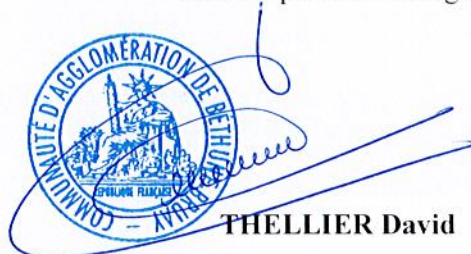
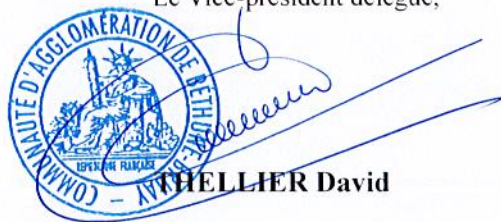
**PRECISE** que la présente délibération sera portée à la connaissance du Conseil communautaire lors de sa prochaine réunion.

**INFORME** que cette délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux par saisine de son auteur ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lille, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits,  
Ont signé au registre des délibérations les membres présents,  
Pour extrait conforme,  
Par délégation du Président,  
Le Vice-président délégué,

Certifié exécutoire par le Président  
Compte tenu de la réception en  
Sous-préfecture le : **12 AVR. 2024**

Et de la publication le : **12 AVR. 2024**  
Par délégation du Président,  
Le Vice-président délégué,





Communauté d'Agglomération  
**Béthune-Bruay**  
Artois Lys Romane



# Convention

Relative au financement  
des études de projet et des travaux de  
libération et reconstitution d'un réseau  
Télécom en vue de la cession d'un  
foncier en gare d'Isbergues

## Conditions particulières

- V0 : 20/12/2023 – SNCF Réseau
- V0.1 : 20/12/2023 – SNCF Réseau
- V0.2 : 09/01/2024 – CFP
- V1.0 : 09/01/2024 – SNCF Réseau
- V1.1 : 19/01/2024 – remarques CABBALR
- V1.2 : 22/01/2024 – SNCF Réseau (intégration remarques CABBALR)
- V1.3 : 23/01/2024 – SNCF Réseau & CABBALR (visio)
- V1.4 : 26/01/2024 – SNCF Réseau (reprise remarques CABBALR)
- V1.5 : 31/01/2024 – SNCF Réseau (reprise remarques CABBALR)
- V1.6 : 09/02/2024 - SNCF Réseau (Précision sur nombre de câble demandé par CABBALR)

ENTRE LES SOUSSIGNES

**LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION BETHUNE-BRUAY ARTOIS LYS ROMANE (CABBALR)**, établissement public de coopération intercommunale, faisant élection de domicile à l'Hôtel communautaire – 100, avenue de Londres - CS40548 - 62411 Béthune CEDEX, représenté par son Monsieur Olivier GACQUERRE, Président, habilité à intervenir aux présentes en vertu de la délégation de pouvoir reçue du Bureau Communautaire par délibération n°XXXXX en date du XXXXXXX,

Ci-après désigné « **La CABBALR** »

Et,

**SNCF Réseau**, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Madame **Marie-Céline MASSON**, Directrice Territoriale des Hauts-de-France, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

**SNCF RÉSEAU** et **La CABBALR** étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

**VU :**

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de **SNCF RÉSEAU**,
- Décret n°2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicables à la société **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**,
- Délibération de la **CABBALR** sur les délégations
- Délibération de la **CABBALR** sur le financement

## SOMMAIRE

---

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



## **IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI**

---

La CABBALR s'est rapproché de SNCF Immobilier afin qu'il lui soit cédé des parcelles jouxtant la gare d'Isbergues et appartenant au groupe SNCF. Cette acquisition permettra à la CABBALR de déployer un projet d'aménagement d'un pôle d'échange multimodal comprenant notamment un parking de stationnement, des arrêts de bus, des stationnements vélo et des circulations piétonnes améliorées.

Le Groupe SNCF a répondu favorablement à cette demande, tout en faisant valoir qu'en vertu du décret n°2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau, cette cession ne pourra avoir lieu qu'à l'issue des travaux de libération et de reconstitution des équipements présents sur les parcelles demandées. Ces travaux, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau doivent être financées par le demandeur, en l'occurrence la **CABBALR**.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a identifié deux infrastructures à déplacer : des câbles de télécommunication et un poste électrique.

Il est rappelé que lors d'une réunion à l'hôtel d'agglomération en date du 16 novembre, la **CABBALR** a exprimé le souhait d'exécuter les travaux le plus rapidement possible, choisissant le scénario suivant proposé par SNCF Réseau : Lancement en parallèle des travaux de dévoiement des câbles télécom et des études pour le déplacement du poste électrique.

Cette convention traite des travaux de dévoiement des câbles télécom.

## **IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI**

---

### **ARTICLE 1. OBJET**

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet et des travaux à réaliser, 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. DESCRIPTION DE L'OPERATION**

---

L'opération objet de cette convention de financement vise à libérer la parcelle T 004 575 AH 962p des câbles de télécommunication y transitant et de reconstituer ces réseaux sur le domaine foncier restant affecté à SNCF Réseau.

Cette libération / reconstitution consiste en la fourniture (câble blindé 20Qu et 21Qu), le déroulage d'un réseau de câbles dans l'infrastructure (caniveaux) existante ou créée à cet effet, et en la bascule une par une, des anciens câbles aux nouveaux, des fonctions y transitant. Un plan de masse du projet est placé en annexe 3. Cette opération s'étend sur environ 480m.

La présente convention couvre la réalisation desdits travaux de libération/reconstitution ainsi que les reprises de plans du référentiel SNCF Réseau inhérentes. Sont également pris en compte tous les

travaux préalables de conseil et d'estimation déjà effectués par les équipes de l'ingénierie de SNCF Réseau.

### **ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

Par application de l'article 10 des conditions générales, la prise d'effet de la présente convention correspond à la date de signature du dernier signataire.

La durée prévisionnelle totale de l'opération est de **12** mois, à compter de la prise d'effet de la convention

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

### **ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les Parties s'entendent sur les points qui suivent.

Le déplacement des câbles télécom n'appelant aucun avis technique de la part de la CABBALR, aucun Comité Technique ou de Pilotage n'est prévu.

SNCF Réseau communiquera régulièrement, sur les jalons de l'opération et sur son avancée. Le calendrier prévisionnel d'appels de fonds sera communiqué en même temps que le planning prévisionnel de réalisation des travaux.

### **ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

#### **5.1 Assiette de financement**

##### **5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût des études de projet et des travaux est fixée à **287 160 € HT** aux conditions économiques de **08/2023**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 3**.

##### **5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

*Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **301 894 € courants HT**, dont une somme estimée à **47 618 € courants HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.*

*Ces montants tiennent compte :*

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études),*
- d'un taux d'indexation du TP01 de 3,5% en 2023, de 4% en 2024, puis de 3,5% par an à compter de 2025,*
- et d'un taux d'indexation de l'ING de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, puis de 2,5% par an à compter de 2025.*

Il est rappelé qu'en application de l'article 7.1 des Conditions générales (annexe 1) et compte tenu du fait que la participation de SNCF Réseau à l'opération est nulle, si le coût final de réalisation en euros

constants (à programme constant) est inférieur au coût issu de l'estimation, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est appliquée à la CABBALR.

## 5.2 Plan de financement

La CABBALR s'engage à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

<b>Phases PRO REA</b>	<b>Clé de répartition % (4 décimales)</b>	<b>Besoin de financement Montant en Euros courants HT</b>
La CABBALR	100,0000%	301 894 € HT
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000 %</b>	<b>301 894 € HT</b>

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

## ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

### 6.1 Modalités d'appels de fonds

L'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des *Conditions générales*, est remplacé par les conditions suivantes :

« 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 à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement du Projet ou de la phase du Projet financé, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Après le démarrage des études et/ou des travaux prévu(e)s par le Projet ou la phase du Projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études et/ou des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et/ou des travaux visé par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.
- Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase du Projet ou du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif. Sauf à ce que SNCF Réseau justifie de la non-présentation de ce solde, au-delà de ce délai, une pénalité d'un montant de 10% des frais de maîtrise d'ouvrage pour non-présentation du solde sera exigible.

Les appels de fonds sont établis en euros courants. »

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 2**.  
Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires.

## 6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
La CABBALR	Hôtel Communautaire 100 avenue de Londres CS 40548 62411 BETHUNE Cédex	Service Financier	Portail de facturation Chorus PRO
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

## 6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
La CABBALR	20007246000013	FR 16 200 072 460
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

## 6.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers de la CABBALR deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, à compter de la plus tardive des deux dates suivantes :

- l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée

- ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » de la convention de Financement.

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement du Projet. La CABBALR s'engage à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties »

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

---

### **7.1 Gestion des écarts relatifs au COVID 19**

En complément de l'article 7 des Conditions Générales, 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 le déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dus 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 engendrés directement par la pandémie COVID-19.

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

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau, en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL 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 proposé. 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.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

### **7.2 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation :**

SNCF RESEAU ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le Besoin de financement. En cas de dérive, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement. Une communication sera organisée dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, les Financeurs(s) Public(s), après avoir été informés par courrier, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les Financeurs Publics. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des

indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les 4 mois suivant la réception du courrier.

Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux financeurs.

## **ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

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

Pour la CABBALR  
Par délégation du Président,  
Le Vice Président,

David Thellier  
Adresse  
Tél  
Fax  
E-mail

**Pour SNCF RÉSEAU**  
Nom  
Adresse  
Tél  
Fax  
E-mail

Fait, en **[•]** exemplaires originaux,

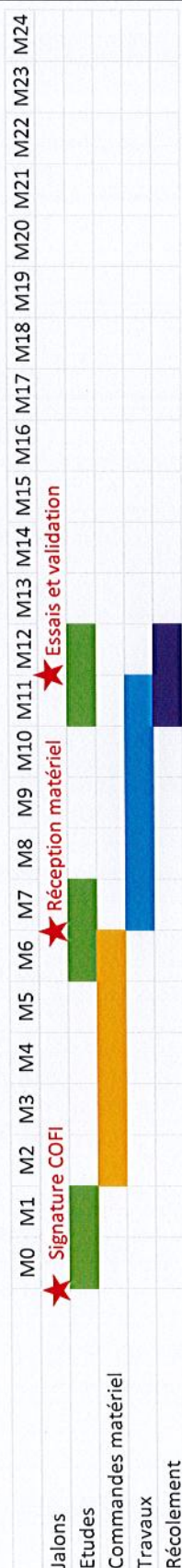
**A [Ville], le [•]**  
Pour l'ETAT

**A [Ville], le [•]**  
Pour la Région

**A [Ville], le [•]**  
Pour SNCF RÉSEAU

Intégrer ici l'annexe 1 : Les conditions générales

## Annexe 2.1 : Calendrier prévisionnel et échancier financier



	M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24	
Jalons	★ Signature COFI												★ Essais et validation													
Achats travaux	80						67																			
Réalisation, encadrement et sécurité du chantier								64																		
MOE	14							14																		
MCA			20				10						17													15
Provision pour Risques			20				77	78	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
TOTAL	94	0	20	0	0	0	77	78	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15



## Annexe 2.2 : Détail du coût estimatif

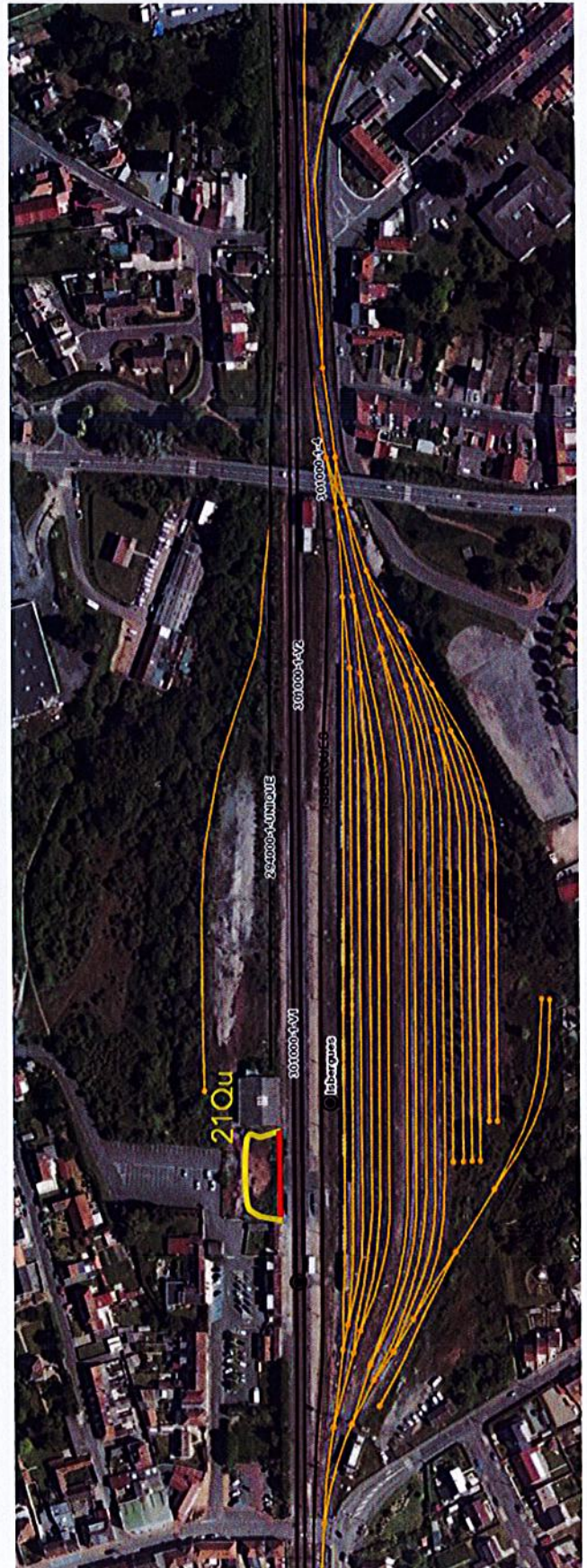
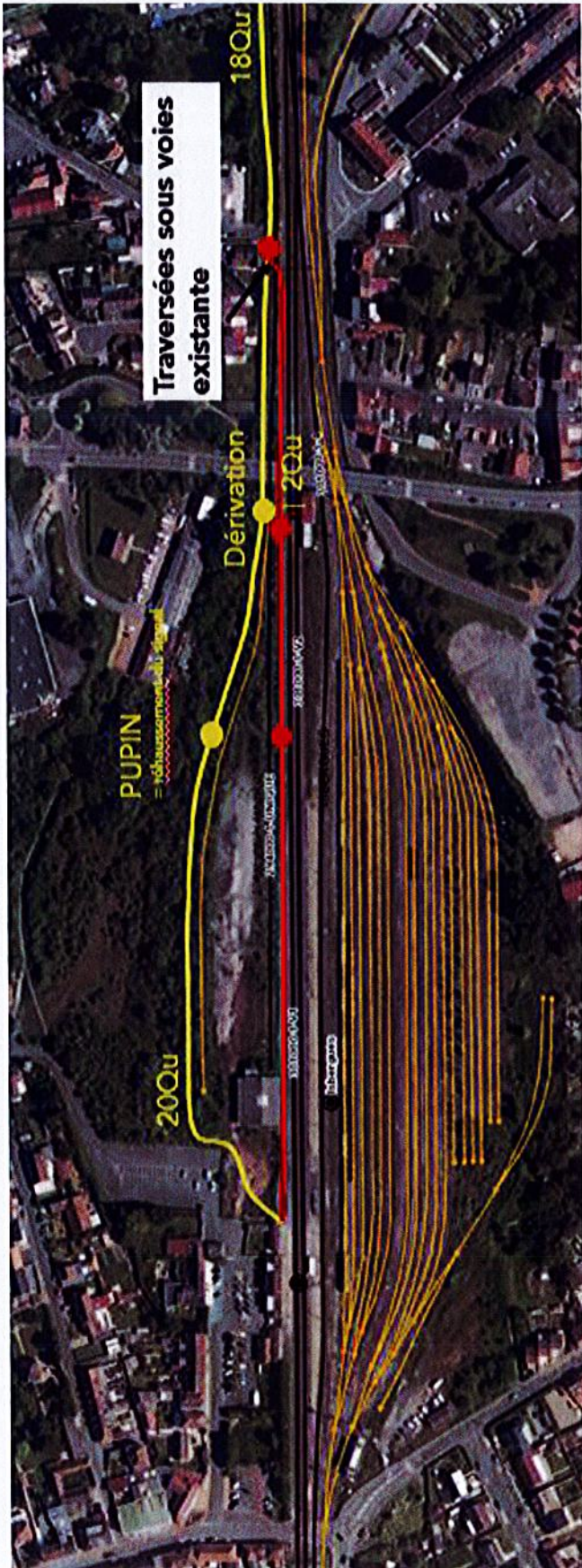
Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques d'août 2023 (indices ING=131.4 et TP01=129.2)

Nature / rubrique	Phase PRO + REA (€ HT)
<b>A.Acquisitions foncières</b>	0 €
<b>B.Travaux</b>	<b>200 320 €</b>
B1-Achats travaux (marché entreprise)	139 340 €
B2-SLG (personnel SNCF sur chantier)	60 980 €
B3-Fournitures (via SNCF)	0 €
<b>C.Provisions pour risques</b>	<b>13 965 €</b>
<b>D.Frais de maîtrise d'œuvre</b>	<b>26 963 €</b>
<b>E.Coordination sécurité CSPS</b>	<b>0 €</b>
<b>F.Frais de maîtrise d'ouvrage</b>	<b>45 911 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>287 160 €</b>

Détail estimatif de l'opération en euros courants

Nature / rubrique	Volet ferroviaire (€ HT)
<b>A.Acquisitions foncières</b>	0 €
<b>B.Travaux</b>	<b>211 532 €</b>
B1-Achats travaux (marché entreprise)	147 139 €
B2-SLG (personnel SNCF sur chantier)	64 393 €
B3-Fournitures (via SNCF)	0 €
<b>C.Provisions pour risques</b>	<b>14 798 €</b>
<b>D.Frais de maîtrise d'œuvre</b>	<b>27 946 €</b>
<b>E.Coordination sécurité CSPS</b>	<b>0 €</b>
<b>F.Frais de maîtrise d'ouvrage</b>	<b>47 618 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>301 894 €</b>

# Annexe 3 : Plan de masse





Communauté d'Agglomération  
**Béthune-Bruay**  
Artois Lys Romane

**Démolition du garage et du jardin de l'ancien  
logement de la gare d'Isbergues**

---

**Convention relative à l'indemnisation des études et  
travaux**

Entre les soussignés,

**SNCF Gares & Connexions**, Société anonyme au capital de 213.710.030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le N°507 523 801, dont le siège social se trouve au 16, avenue d'Ivry, 75013 Paris, représentée à l'effet des présentes par Monsieur Baptiste OBERLIN, Directeur régional des gares d'Hauts-de-France et de Normandie, élisant domicile au 135, Pont de Flandres 59777 Euralille, dûment habilité à cet effet,

ci-après dénommée « SNCF Gares & Connexions » ou « Maître d'ouvrage ».

Et

**LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION BETHUNE-BRUAY ARTOIS LYS ROMANE (CABBALR)**, établissement public de coopération intercommunale, faisant élection de domicile à l'Hôtel communautaire – 100, avenue de Londres - CS40548 - 62411 Béthune CEDEX, représenté par son Monsieur Olivier GACQUERRE, Président, habilité à intervenir aux présentes en vertu de la délégation de pouvoir reçue du Bureau Communautaire par délibération n°XXXXX en date du XXXXXXXX,

ci-après dénommée « la CABBALR ».

SNCF Gares & Connexions et la CABBALR sont ci-après ensemble désignés « les Partenaires ».

## IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

### **PREAMBULE**

---

La CABBALR porte un projet de création d'un Pôle d'Echange Multimodale (PEM) sur la gare d'Isbergues visant à en faciliter l'accès aux différents modes de transport et à désenclaver le quartier de la gare.

Le projet prévoit la création d'une gare routière devant le Bâtiment Voyageurs (BV).

Cet aménagement nécessite de démolir le garage et le jardin de l'ancien logement situés dans le prolongement de la rue de la gare, propriétés de SNCF Gares & Connexions, afin d'y aménager un quai pour les bus.

Compte-tenu des risques liés à la proximité de l'ancien garage avec les installations ferroviaires et de la nécessité de réaliser la démolition avant la cession de l'assiette foncière, il a été convenu entre les Partenaires que les travaux de démolition seront réalisés par SNCF Gares & Connexions.

Dans ces conditions, les Partenaires s'engagent sur les études et les travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions afin de démolir le garage et le jardin de l'ancien logement de la gare. Cet engagement est l'objet de la présente convention.

### **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

---

La présente convention a pour objet de définir les modalités administratives et financières relatives à la réalisation des opérations sur le périmètre ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, détaillées à l'article 2.

A cet effet sont définies ci-après les caractéristiques générales des études et travaux à réaliser, ainsi que les obligations respectives des Partenaires relatives à l'indemnisation par la CABBALR des études et travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

### **ARTICLE 2 – DESCRIPTION DES OPERATIONS**

---

Les opérations dont l'indemnisation fait l'objet de la présente convention portent sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions, à savoir le garage et le jardin de l'ancien logement (voir **Annexe n°1**), ainsi que l'ensemble des équipements nécessaires en termes de sécurité, d'information et d'orientation des voyageurs. Ces opérations comprennent :

- Un Diagnostic Amiante Avant Démolition (DAAD) et un Diagnostic Plomb Avant Démolition (DPAD) permettant à SNCF Gares & Connexions de définir le mode opératoire de démolition de l'ancien garage
- Les travaux en phase réalisation (REA) à savoir :
  - o La démolition de l'ancien garage
  - o Le défrichage du jardin
  - o La démolition de la clôture béton séparant le jardin du parvis de la gare

### **ARTICLE 3 – DUREE DES OPERATIONS**

---

La durée d'exécution des opérations est estimée à 3 mois.

En tout état de cause, la démolition devra être réalisée à la signature de l'acte de vente de l'assiette foncière du garage et du jardin de l'ancien logement.

### **ARTICLE 4 – MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE**

---

SNCF Gares & Connexions assure les maîtrises d'ouvrage et d'œuvre des opérations réalisées sur son domaine.

### **ARTICLE 5 – MONTAGE FINANCIER**

---

#### **5.1 : Coût prévisionnel des opérations**

Le coût total des opérations s'élève à **31 893 € HT**.

Il comprend :

- Le coût des diagnostics ;
- Le coût des travaux ;
- La protection du chantier vis-à-vis du public ;
- Le coût des prestations intellectuelles comprenant les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de structure.

Le détail estimatif de l'ensemble de l'opération est joint en **Annexe n°2**

#### **5.2 : Principe de financement**

Le financement de l'opération est pris en charge à 100% par la CABBALR.

Le montant prévisionnel est bâti aux conditions économiques de janvier 2024.

La participation financière de la CABBALR aux coûts des travaux engagés par SNCF Gares & Connexions constituera une indemnité non soumise à TVA.

### **ARTICLE 6 – GESTION DES ECARTS**

---

Les surcoûts éventuels seront pris en charge par SNCF Gares & Connexions, la contribution financière de la CABBALR étant plafonnée à 31 893 €, comme précisé à l'article 5.2.

### **ARTICLE 7 – MODALITES DE VERSEMENT**

---

A l'issue des travaux, SNCF Gares & Connexions adressera une demande de versement de l'indemnité, par l'envoi d'un courrier et d'une facture de solde à l'attention du service Financier de la CABBALR, via le portail de facturation Chorus PRO.

Le courrier précisera les références de la présente convention et sera accompagné des éléments suivants :

- Un état récapitulatif final des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage ;
- Un certificat attestant la conformité des travaux aux caractéristiques mentionnées dans la présente convention, et précisant la date d'achèvement de ces derniers.

Ces documents seront signés par le représentant légal de SNCF Gares & Connexions.

#### **ARTICLE 8 – COORDONNEES DES PARTIES**

---

<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	Monsieur Baptiste OBERLIN Directeur régional des gares Hauts-de-France & Normandie 135, Pont de Flandres 59777 EURALILLE
<b>La Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane</b>	Hôtel Communautaire 100 Avenue de Londres CS 40548 62411 BETHUNE Cédex

#### **ARTICLE 9 – MODALITES DE SUIVI**

---

Le suivi de cette étude est assuré par M. Antoine MARTIN, qui informera la CABBALR par email de l'avancée de l'opération.

#### **ARTICLE 10 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION**

---

##### Modifications :

Toute modification des termes de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

##### Résiliation :

La convention pourra être résiliée sans indemnité à l'initiative des Partenaires à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception si les opérations indemnisées n'étaient pas réalisées dans des conditions satisfaisantes et en particulier s'il apparaissait que le projet réellement entrepris ne correspondait pas aux termes de la présente convention.

La CABBALR se réserve le droit dans ce cas de suspendre le paiement de l'indemnité.

#### **ARTICLE 11 – LITIGES**

---

En cas de litige et à défaut d'accord amiable entre les Partenaires, le différend sera porté devant le Tribunal compétent.

## **ARTICLE 12 – PROPRIETE**

---

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention demeurent la propriété du maître d'ouvrage.

## **ARTICLE 13 – DUREE ET ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION**

---

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

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Lille, le .....	A Béthune, le .....
Pour SNCF Gares & Connexions Le Directeur régional des gares	Pour la CABBALR Par délégation du Président, Le Vice-Président,
Baptiste OBERLIN	David THELLIER

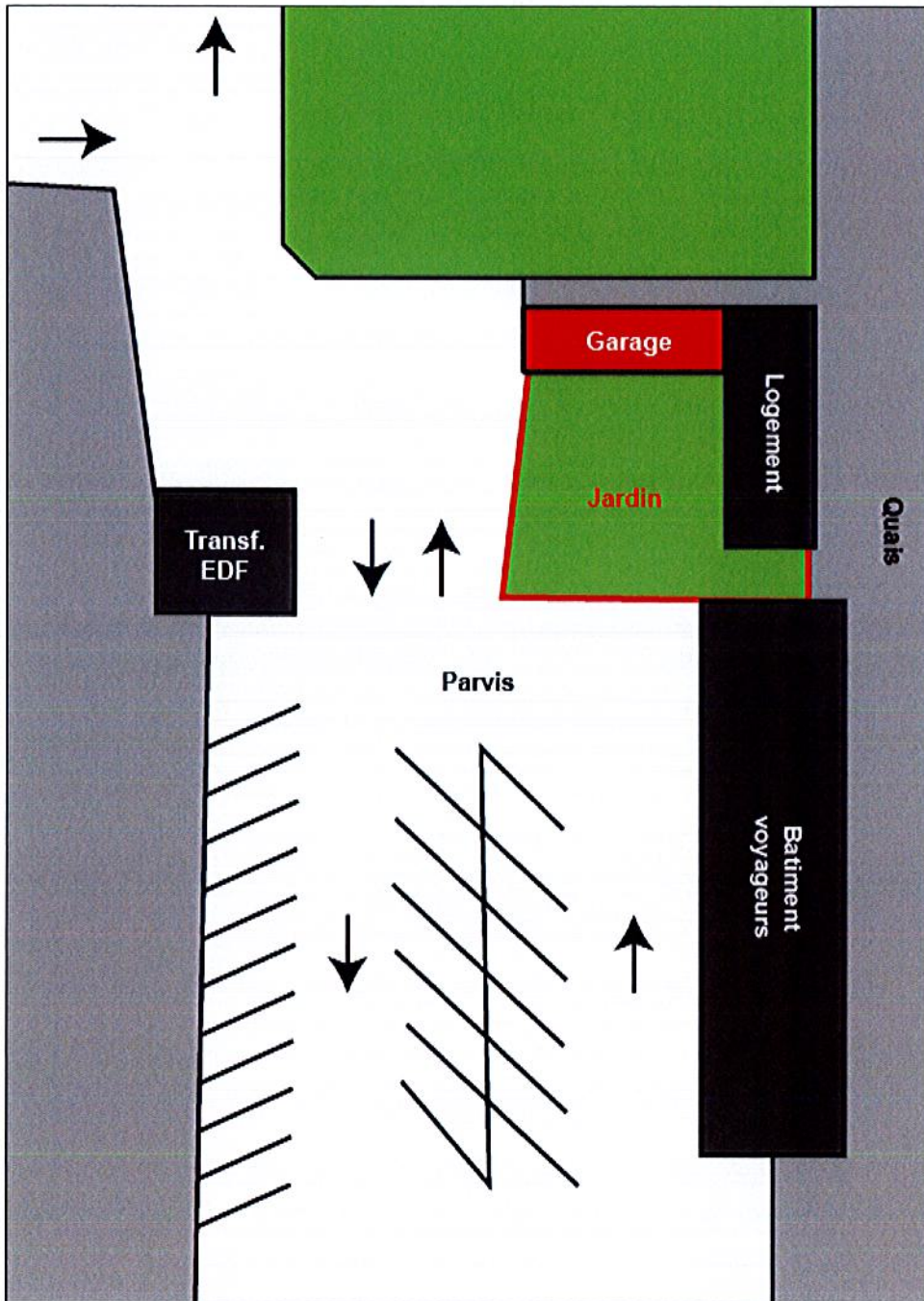
Liste des annexes

- Plan de localisation
- Estimation détaillé de l'opération



ANNEXE N°1

Plan de localisation



## ANNEXE N°2

### Estimation détaillée du coût de l'opération

Lieux de réalisation des travaux	Gare d'Ibergues	Éléments d'entrée nécessaires	Diagnostic amiante
Modalité de Facturation	Selon la convention CSA G&C - CABBALR		
Diagnostic amiante et plomb avant démolition			946 €
Retrait amiante			11 747 €
Travaux de démolition et de débroussaillage			7 985 €
SNCF Entrepreneur			1 300 €
MOA 15%			3 305 €
MOE 18%			3 966 €
Frais de structure (12%)			2 644 €
<b>Montant total HT</b>			<b>31 893 €</b>



## **Convention de financement**

**Annexe 1 :**

**Conditions Générales  
Financeurs publics**

## SOMMAIRE

---

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

## PREAMBULE

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Incrire 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  $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$ . 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) Financeur(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<sup>ème</sup> 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 RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

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

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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

#### **Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

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

#### **Délai de paiement**

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

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

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

#### **Modalités de paiement**

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

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

### **8.3 Modalités de contrôle par les financeurs**

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

---

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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



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

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

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

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

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

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

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

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

---

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

## **ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION**

---

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

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

## **ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

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

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

## **ARTICLE 15. COMMUNICATION**

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE**

---

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

---

Le droit applicable est le Droit français.

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

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