

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DE LA ROCHELLE

Séance du 16 mai 2024

Le Conseil communautaire de la CdA de La Rochelle, convoqué le 7 mai 2024, s'est réuni le 16 mai 2024 dans la salle dédiée au bâtiment Vaucanson à Périgny.

Sous la présidence de M. Jean-François FOUNTAINE, Président (sauf à la 10^{ème} et 20^{ème} questions, départ),

Sous la présidence de M. Antoine GRAU, 1^{er} Vice-président, à la 10^{ème} et 20^{ème} questions,

Membres présents : M. Antoine GRAU, Mme Séverine LACOSTE (sauf à la 6^{ème} et 20^{ème} questions, départ), M. Roger GERVAIS, M. Gérard BLANCHARD, M. Alain DRAPEAU (sauf à la 20^{ème} question, départ), M. Vincent COPPOLANI (à compter de la 2^{ème} question), M. Jean-Luc ALGAY, M. Bertrand AYRAL, M. Guillaume KRABAL, Mme Marylise FLEURET-PAGNOUX, M. Vincent DEMESTER (sauf à la 20^{ème} question, départ), Vice-présidents ;

M. Christophe BERTAUD, M. Patrick BOUFFET, M. Philippe CHABRIER, Mme Katherine CHIPOFF (sauf à la 20^{ème} question, départ), Mme Catherine LÉONIDAS, M. Tony LOISEL, M. Marc MAIGNÉ, Mme Marie-Gabrielle NASSIVET, Mme Marie NÉDELLEC (sauf à la 20^{ème} question, départ), M. Jean-Pierre NIVET, M. Didier ROBLIN, M. Pascal SABOURIN, Mme Chantal SUBRA (sauf à la 20^{ème} question, départ), Conseillers délégués ;

Mme Michèle BABEUF (sauf à la 20^{ème} question, départ), Mme Elyette BEAUDEAU, Mme Lynda BEAUJEAN, Mme Dorothee BERGER, M. Sébastien BÉROT, M. Gérard-François BOURNET, M. Jean-Claude COSSET (jusqu'à la 9^{ème} question), Mme Viviane COTTREAU-GONZALEZ, M. Franck COUPEAU, M. Pascal DAUNIT, Mme Amaël DENIS, Mme Hélène DE SAINT-DO, M. Yves DLUBAK, Mme Evelyne FERRAND, M. Pierre GALERNEAU, M. Olivier GAUVIN, M. Patrick GIAT (sauf à la 19^{ème} question, départ), M. Dominique GUÉGO, Mme Aya KOFFI, M. Didier LARELLE, M. Régis LEBAS, Mme Océane MARIEL (jusqu'à la 5^{ème} question), Mme Line MÉODE (sauf à la 20^{ème} question, départ), Mme Marie-Christine MILLAUD, Mme Chantal MURAT, Mme Gwendoline NEVERS, M. Hervé PINEAU (jusqu'à la 15^{ème} question), Mme Martine RENAUD (jusqu'à la 15^{ème} question), Mme Tiffany ROY (sauf à la 10^{ème} question, départ), M. Jean-Marc SOUBESTE (jusqu'à la 5^{ème} question), Mme Eugénie TÊTENOIRE (jusqu'à la 14^{ème} question), M. Michel TILLAUD, M. Thierry TOUGERON, Mme Marie-Céline VERGNOLLE, Mme Chantal VETTER, Conseillers communautaires.

Membres absents excusés :

M. Jean-François FOUNTAINE (départ à la 10^{ème} et 20^{ème} question).

Mme Séverine LACOSTE (départ à la 6^{ème} et 20^{ème} questions), M. Alain DRAPEAU (départ à la 20^{ème} question), Mme Sylvie GUERRY-GAZEAU (pouvoir à Mme Viviane COTTREAU-GONZALEZ sauf à la 20^{ème} question, départ), M. Vincent COPPOLANI (pouvoir à Mme Catherine LÉONIDAS jusqu'à la 1^{ère} question), Mme Mathilde ROUSSEL (pouvoir à Mme Amaël DENIS), M. Stéphane VILLAIN (pouvoir à Mme Chantal SUBRA sauf à la 20^{ème} question, départ), Mme Marie LIGONNIÈRE (pouvoir à M. Guillaume KRABAL), M. Vincent DEMESTER (départ à la 20^{ème} question), Vice-présidents ;

M. David BAUDON (pouvoir à Mme Marie-Céline VERGNOLLE), Mme Katerine CHIPOFF (déport à la 20^{ème} question), M. Thibaut GUIRAUD (pouvoir à Mme Séverine LAFITE (déport à la 20^{ème} questions), Mme Marie NÉDELLEC (déport à la 20^{ème} question), Mme Chantal SUBRA (déport à la 20^{ème} question), M. Paul-Roland VINCENT (pouvoir à M. Jean-Luc ALGAY), Conseillers délégués ;

M. Tarik AZOUAGH (pouvoir à M. Roger GERVAIS), Mme Michèle BABEUF (déport à la 20^{ème} question), Mme Catherine BENGUIGUI (pouvoir à M. Jean-François FOUNTAINE sauf à la 10^{ème} et 20^{ème} question), Mme Josée BROSSARD (pouvoir à M. Christophe BERTAUD), M. David CARON (pouvoir à Mme Evelyne FERRAND), M. Jean-Claude COSSET (pouvoir à M. Franck COUPEAU à compter de la 10^{ème} question), Mme Nadège DÉsir, M. Didier GESLIN (pouvoir à M. Hervé PINEAU jusqu'à la 15^{ème} question), M. Patrick GIAT (déport à la 19^{ème} question), Mme Fabienne JARRIAULT (pouvoir à Mme Marylise FLEURET-PAGNOUX), Mme Frédérique LETELLIER (pouvoir à M. Alain DRAPEAU sauf à la 20^{ème} question), Mme Martine MADELAINE (pouvoir à Mme Katherine CHIPOFF sauf à la 20^{ème} question), Mme Océane MARIEL (pouvoir à M. Sébastien BEROT à compter de la 6^{ème} question, sauf à la 19^{ème} question), Mme Françoise MÈNÈS (pouvoir à M. Pierre GALERNEAU sauf à la 20^{ème} question, déport), Mme Line MÉODE (déport à la 20^{ème} question), M. Patrick PHILBERT (pouvoir à M. Marc MAIGNÉ), M. Hervé PINEAU (à compter de la 16^{ème} question), M. Olivier PRENTOUT (pouvoir à M. Antoine GRAU), M. Michel RAPHEL (pouvoir à Mme Gwendoline NEVERS), Mme Martine RENAUD (à compter de la 16^{ème} question), Mme Jocelyne ROCHETEAU (pouvoir à M. Tony LOISEL), Mme Tiffany ROY (déport à la 10^{ème} question), M. El Abbes SEBBAR (pouvoir à M. Vincent DEMESTER sauf à la 20^{ème} question), M. Jean-Marc SOUBESTE (pouvoir à M. Dominique GUÉGO à compter de la 6^{ème} question), Mme Eugénie TÊTENoire (pouvoir à Mme Chantal VETTER à compter de la 15^{ème} question), conseillers communautaires ;

Secrétaire de séance : Mme Tiffany ROY

n° 03

CPER 2023-2027 – CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES POUR LA MODERNISATION DE LA LIGNE LA ROCHELLE-ROCHEFORT-SAINTEs

Rapporteur : M. FOUNTAINE

Le Livre Blanc TER de l'agglomération, repris à l'échelle du Pôle métropolitain, porte l'objectif d'améliorer en quantité et qualité l'offre périurbaine de l'étoile de La Rochelle. La signalisation actuelle entre La Rochelle, Rochefort et Saintes datant de 1903 pose des contraintes fortes d'exploitation et ne permet aucune amélioration de l'offre. L'opération est inscrite de longue date dans les Contrats de Plan État-Région successifs mais n'a pas été engagée en 2016 comme prévu car la priorité avait été donnée à la régénération de la ligne au sud de Saintes dont l'état occasionne encore aujourd'hui des limitations de vitesses vers Bordeaux. La Région Nouvelle-Aquitaine propose de relancer le processus sur la base de nouveaux besoins exprimés et des évolutions technologiques récentes déjà mises en œuvre entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon. Ces études préliminaires doivent durer 21 mois et seront suivies des études d'avant-projet. La participation de la Communauté d'Agglomération (CdA) de La Rochelle s'élève à 35 952 € HT soit 8,1709 % sur un montant total de 400 000 €.

La desserte ferroviaire périurbaine entre La Rochelle, Rochefort et Saintes est l'axe le plus emprunté de l'étoile ferroviaire de La Rochelle. Aujourd'hui la Région propose une offre TER de 18 aller-retour/jour en semaine entre La Rochelle et Rochefort et de 13 aller-retour/jour en semaine entre La Rochelle et Saintes et 4,5 aller-retour/jour entre La Rochelle et Bordeaux auxquels il convient d'ajouter les 4 aller-retour/jour en Intercité entre Nantes et Bordeaux. Cette offre proposée présente une véritable alternative à la voiture particulière.

Toutefois, les perspectives de développement de cette desserte se trouvent limitées par la signalisation ferroviaire actuelle entre La Rochelle et Saintes par un ancien mandat qui date de 1903. Elle génère d'ores et déjà des contraintes fortes d'exploitation et ne permet pas d'envisager une augmentation du service.

L'amélioration de la signalisation sur la section La Rochelle-Saintes avait été inscrite dès le Contrat de Projet État-Région Poitou-Charentes 2007-2013 et confirmée au titre du Contrat de Plan État Région 2015-2020.

Sur la base d'études précédentes, l'engagement de la phase d'études projet et de travaux était validée par les parties et notamment par le Conseil communautaire qui avait délibéré en ce sens le 10 novembre 2016. En janvier 2017, la Région Nouvelle-Aquitaine a demandé à SNCF Réseau de financer et réaliser la régénération de la ligne entre Bordeaux et Saintes afin de ne pas dégrader les performances de cet axe préalablement au projet de modernisation de la signalisation.

En 2019, dans le cadre du schéma directeur de l'axe Nantes-Bordeaux, SNCF Réseau lance une étude d'exploitation et identifie alors un autre découpage possible du mode de cantonnement entre La Rochelle et Saintes. En janvier 2024, une nouvelle étude d'opportunité confirme la nécessité de redémarrer le projet en phase études préliminaire sur un nouveau découpage du cantonnement entre Rochefort et Saintes et une automatisation de la signalisation intégrant les évolutions technologiques déjà mises en œuvre entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon.

Ce projet figure au rang des premières priorités du Livre Blanc TER de l'Agglomération de La Rochelle et bien confirmé dans son approche à l'échelle du Pôle métropolitain. Il est un élément incontournable pour permettre un accroissement d'offre souhaité dans le cadre d'un éventuel projet de Service Express Métropolitain. L'État, la Région décident de relancer le projet, qui sera inscrit dans le prochain contrat de plan État Région 2023-2027.

Les partenaires de ce projet sont l'État, la Région, les trois Communautés d'Agglomération de La Rochelle, Rochefort-Océan, Saintes Grandes Rives et SNCF-Réseau.

Le montant de ces études préliminaires s'élève à 440 000 € HT. Elles sont prévues pour durer 21 mois à compter de leur lancement en octobre 2024. Les participations sont précisées dans le tableau suivant :

Etudes préliminaires	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Région	33,3334 %	146 667 € HT
Etat	33,3333 %	146 667 € HT
Département	19,0520 %	83 829 € HT
CdA La Rochelle	8,1709 %	35 952 € HT
CdA Rochefort Océan	3,1602 %	13 905 € HT
Saintes Grandes Rives, l'Agglo	2,9502 %	12 980 € HT
SNCF RÉSEAU	0 %	0 € HT
TOTAL	100,0000 %	440 000 € HT

Ces clés de répartitions n'engagent les parties que pour ces études revues dans la perspective des phases ultérieures. Pour d'Agglomération, elle a été calculée suivant le prorata de population. La participation financière de SNCF-Réseau sera définie au plus tard à l'issue des études d'avant-projet. Les phases suivantes seront les études d'avant-projet puis les travaux avec l'objectif de signer l'engagement des travaux avant le terme du CPER 2023-2027.

Le présent projet ne comprend pas l'allongement des quais qui a bien été identifié comme nécessaire mais intègre l'ensemble des mesures conservatoires nécessaires pour l'ensemble des haltes y compris La Rochelle-Porte Dauphine.

Il est proposé au Conseil communautaire :

- d'approuver l'engagement de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle dans ces études préliminaires pour un montant de 35 952 €,
- d'autoriser M. le Président ou son représentant à signer la convention de financement et tous documents y afférents.

CES DISPOSITIONS, MISES AUX VOIX, SONT ADOPTÉES À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Membres en exercice : 82

Nombre de membres présents : 60

Nombre de membres ayant donné procuration : 21

Nombre de votants : 81

Abstention : 0

Suffrages exprimés : 81

Votes pour : 81

Vote contre : 0

**POUR EXTRAIT CONFORME
POUR LE PRÉSIDENT ET PAR DÉLÉGATION
LE VICE-PRESIDENT
Antoine GRAU**

Délais et voies de recours

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Poitiers dans le délai de deux mois suivant la publication et/ou la notification. Le recours peut également être déposé sur l'application internet Télérecours citoyens à l'adresse suivante : www.telerecours.fr. La délibération peut également faire l'objet d'un recours administratif auprès du Président dans le même délai ; en cas de réponse négative ou en cas d'absence de réponse dans un délai de deux mois, le demandeur dispose d'un nouveau délai de deux mois pour introduire un recours contentieux.



Convention

Relative au financement des études préliminaires concernant la modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes

(Ligne 530 000 de Nantes à Saintes)

Conditions particulières

F59096		
--------	--	--

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ÉTAT (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), représenté par Monsieur Etienne GUYOT, préfet de Région Nouvelle Aquitaine,

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

La RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET, agissant en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désignée « **La RÉGION** »

Le Département de la Charente Maritime, représenté par la Présidente du Conseil Départemental, Madame Sylvie MARCILLY, agissant en vertu de la délibération de l'assemblée départementale n°101 du 1^{er} juillet 2021 portant élection de sa Présidente,

Ci-après désignée « **Le CD 17** »

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Jean-François FOUNTAINE, agissant en vertu de délibération n°2 du 16 juillet 2020 portant élection du Président,

Ci-après désignée « **La CDA La Rochelle** »

La Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Hervé BLANCHÉ, agissant en vertu de la délibération n°38 du 15 juillet 2020 portant élection du Président

Ci-après désignée « **La CDA Rochefort Océan** »

Saintes Grandes Rives, l'Agglo, représentée par le Président de la Communauté d'agglomération, Monsieur Bruno DRAPRON, agissant en vertu de la délibération du 16 juillet 2020 portant élection du Président

Ci-après désignée « **Saintes Grandes Rives, l'Agglo** »

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, représenté par Jean Luc GARY Directeur territorial Nouvelle Aquitaine, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

L'ÉTAT, La RÉGION, le DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME, la CDA LA ROCHELLE, la CDA ROCHEFORT OCÉAN, SAINTES GRANDES RIVES, L'AGGLO et SNCF RÉSEAU étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 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,
- L'avenant n°8 aux contrats de plan État-Région Nouvelle Aquitaine 2015-2020 signé le 11 mai 2021,
- La Convention relative au financement de l'Étude préliminaire d'amélioration de la signalisation de la ligne La Rochelle Saintes signée le 09/01/2009 entre État, Région Poitou Charentes et Réseau Ferré de France,
- La Convention relative au financement de l'étude d'avant-projet de modernisation de la signalisation de la ligne La Rochelle – Saintes (ligne 530 000), signée le 30 octobre 2015 entre SNCF Réseau et la Région Poitou Charentes,
- La Convention relative au financement de l'étude d'opportunité pour la reprise du projet de modernisation de la signalisation de la Ligne de La Rochelle à Saintes, signée le 30 mars 2023 entre SNCF Réseau et La Région Nouvelle Aquitaine,
- La délibération n°..... de la Commission Permanente du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine du 13 mai 2024 approuvant la présente convention,
- La délibération n°..... du Conseil Départemental de la Charente Maritime du approuvant la présente convention du 24 mai 2024,
- La délibération n°..... du Conseil Communautaire de La Rochelle du 16 mai 2024 approuvant la présente convention,
- La délibération n°..... du Conseil Communautaire de Rochefort Océan du 30 mai 2024 approuvant la présente convention,
- La délibération n°..... du Conseil Communautaire de Saintes Grandes Rives, l'Agglo du 06 juin 2024 approuvant la présente convention et autorisant le Président de l'agglomération de Saintes ou son représentant à la signer,

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES.....	7
2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET	7
2.1.1 Objectifs :.....	7
2.1.2 Fonctionnalités :.....	8
2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	10
2.2.1 Périmètre de l'acquisition de données :	10
2.2.2 Périmètre de l'étude technique de niveau EP :	10
2.3 CONTENU DES ETUDES.....	10
2.3.1 Contenu de l'acquisition de données :.....	10
2.3.2 Contenu de l'étude technique de niveau EP :	10
ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES	11
ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES.....	11
ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES	11
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	11
5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence	11
5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	11
5.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	12
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS.....	12
6.1 MODALITÉS D'APPELS DE FONDS.....	12
6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	13
6.3 IDENTIFICATION	14
6.4 DÉLAIS DE CADUCITÉ	14
ARTICLE 7. MODIFICATION.....	14
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS	14
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La Région Nouvelle Aquitaine, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs a, depuis 2002, développé de nouvelles dessertes ferroviaires TER sur l'étoile de Saintes, notamment sur l'axe La Rochelle-Rochefort-Saintes-Bordeaux, avec la mise en œuvre d'une desserte ferroviaire périurbaine à hauteur de 18 aller-retour/jour en semaine entre les agglomérations de La Rochelle et Rochefort et de 13 aller-retour/jour en semaine entre les agglomérations de La Rochelle et Saintes présentant une véritable alternative à la voiture particulière.

Il s'avère que les perspectives de développement de cette desserte se trouvent limitées par la signalisation ferroviaire actuelle. Le système d'espacement des trains, notamment, limite la capacité de la section de ligne entre La Rochelle et Saintes, et génère d'ores et déjà des contraintes d'exploitation (par exemple entre les trains Intercités longue distance et les TER). Cette signalisation ne permet donc pas d'envisager une augmentation du service.

L'amélioration de la signalisation sur la section La Rochelle-Saintes a par conséquent été inscrite au Contrat de Projet État-Région Poitou-Charentes 2007-2013. Les études préliminaires, restituées en 2009, ont permis de définir un premier programme cible à étudier dans le cadre des études d'avant-projet. Ces études ont été validées en 2011 dans le cadre d'un plan de financement global associant l'État, la Région Poitou-Charentes et SNCF Réseau. Elles avaient pour objectif de déterminer les solutions techniques à mettre en œuvre pour répondre à un objectif d'amélioration de la capacité, ainsi que l'élaboration d'un programme sommaire de signalisation répondant à l'étude de capacité.

En 2012, les études d'investigations sur l'axe Poitiers- La Rochelle ont toutefois pointé une interaction en gare de La Rochelle entre la modernisation souhaitée de l'axe Poitiers-La Rochelle (- La Pallice) en lien avec le développement du Grand Port Maritime de La Rochelle et le programme de modernisation de la signalisation sur l'axe La Rochelle-Saintes.

À l'issue de ces études, un ajustement du programme initial de modernisation de la signalisation La Rochelle-Saintes a été proposé (renforcement des capacités par traitement de sections en « Block Automatique Lumineux -BAL »).

En 2015, l'amélioration de la signalisation entre La Rochelle et Saintes est confirmée au titre du Contrat de Plan État Région 2015-2020. Des études Avant-Projet sont réalisées afin de définir le programme technique et le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation de l'opération. Au terme de ces études, le CPPR est estimé à 21,890M€ courants confirmant ainsi le montant de 21M€ inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 pour ladite opération.

Alors que l'engagement de la phase PRO/REA était validée par les parties, la Région Nouvelle Aquitaine demande en janvier 2017 à SNCF Réseau de financer et réaliser la régénération de la ligne entre Bordeaux et Saintes afin de ne pas dégrader les performances de cet axe préalablement au projet de modernisation de la signalisation. SNCF Réseau stoppe alors les études PRO.

En 2019, dans le cadre du schéma directeur de l'axe Nantes-Bordeaux, SNCF Réseau lance une étude d'exploitation sur l'ensemble de l'axe entre Nantes et Bordeaux : cette étude identifie alors un autre découpage possible du mode de cantonnement entre La Rochelle et Saintes.

En 2022, la Région Nouvelle Aquitaine souhaite relancer le projet de modernisation de la signalisation, et demande à SNCF Réseau de réaliser une étude d'opportunité pour préciser le découpage du cantonnement permettant de répondre à l'expression de besoin à long terme, et d'analyser l'impact d'une évolution du découpage de cantonnement et de l'évolution technologique (en cantonnement digital) sur l'AVP restitué en 2016 pour définir les conditions dans lesquelles le projet pourrait redémarrer.

En 2023, l'Agglomération de La Rochelle publie un Livre Blanc TER visant à renforcer significativement l'offre TER et à identifier les projets d'investissements prioritaires pour accompagner ce développement.

L'amélioration de la capacité entre La Rochelle et Rochefort par la modernisation de la signalisation est l'une des priorités identifiées.

En janvier 2024, SNCF Réseau restitue cette étude, qui conclut qu'il est nécessaire de redémarrer le projet en phase études préliminaire, et propose un nouveau découpage du cantonnement entre Rochefort et Saintes.

Ce projet étant un élément incontournable pour permettre un accroissement d'offre souhaité dans le cadre d'un éventuel projet de Service Express Métropolitain, l'État, la Région et les partenaires locaux décident de relancer le projet, qui sera inscrit dans le prochain contrat de plan État Région 2023-2027.

En conséquence, par la présente convention les Parties souhaitent réaliser une étude préliminaire pour la modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études préliminaires (EP) relatives à la modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes quant aux installations d'infrastructure à modifier ou créer, ainsi que les délais, les coûts, l'assiette de financement et le plan de financement associés.

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.

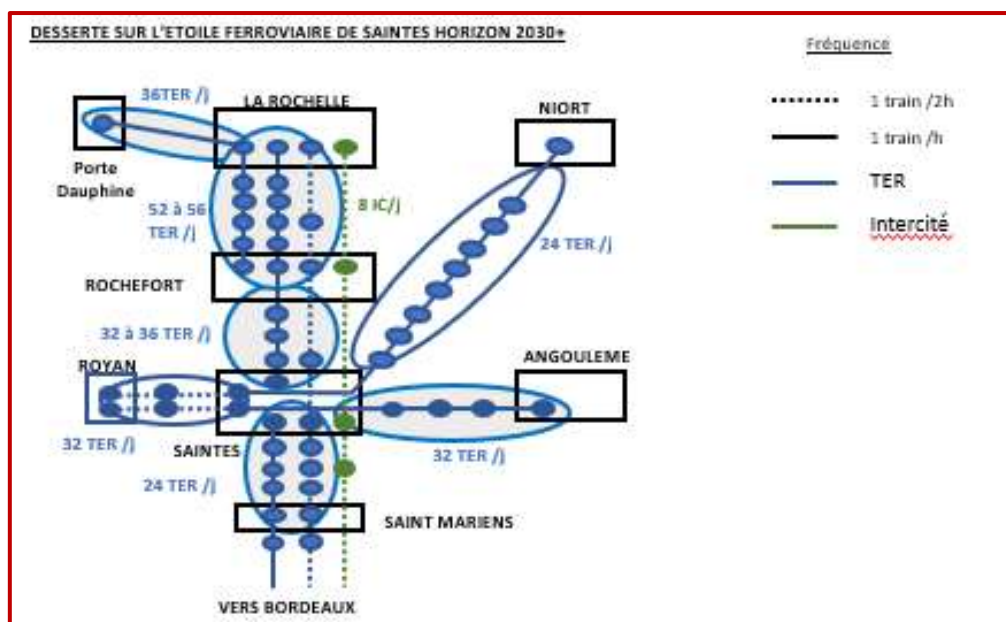
ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Selon les besoins exprimés jusqu'à présent par la Région, les objectifs, les fonctionnalités et le niveau de performance recherchés au travers du Projet, en termes de services voyageurs et fret, peuvent être décrits à date comme suit :

2.1.1 Objectifs :

- Services Voyageurs : avoir une infrastructure permettant d'augmenter le nombre de TER, en proposant une offre cadencée et régulière, avec la vision cible suivante sur l'ensemble du secteur :



Avec, en pointe, une fréquence à l'heure pour les missions omnibus La Rochelle-Saintes, et à la ½ heure pour les missions omnibus La Rochelle-Rochefort. Ceci est complété par les liaisons rapides Bordeaux-Saintes-Rochefort-La Rochelle cadencées aux 2h (en cumulant les dessertes TER D15 et IC).

A titre indicatif, concernant le dimensionnement de l'infrastructure la vision cible ci-dessus est donnée mais ne constitue pas un engagement de l'Autorité Organisatrice de réaliser ce plan de transport à l'horizon cible.

- **Fiabilité** : Avoir une infrastructure pérenne, présentant moins de dysfonctionnement et des temps de retour au service normal améliorés en cas de pannes,
- **Flexibilité horaire** : une signalisation moderne permet d'être plus flexible sur les horaires et ainsi de mieux répondre aux besoins exprimés.
- **Robustesse et régularité de la ligne** : en cas de retard ou de perturbation sur une des circulations de la ligne, une signalisation moderne permet un retour plus rapide à la situation nominale et une perturbation moindre sur les trains adjacents.

2.1.2 Besoin fonctionnel :

L'opération consiste à déterminer les installations nécessaires (nouvelles, à remanier ou à déposer) sur la ligne entre La Rochelle et Saintes pour augmenter la capacité de la ligne.

Toutefois, la faisabilité, la consistance et les conditions de réalisation demeurent à être définies et confirmées lors des phases d'études ultérieures.

• Périmètre du projet :

L'opération concerne la ligne 530 000 entre la Rochelle Ville et Saintes.



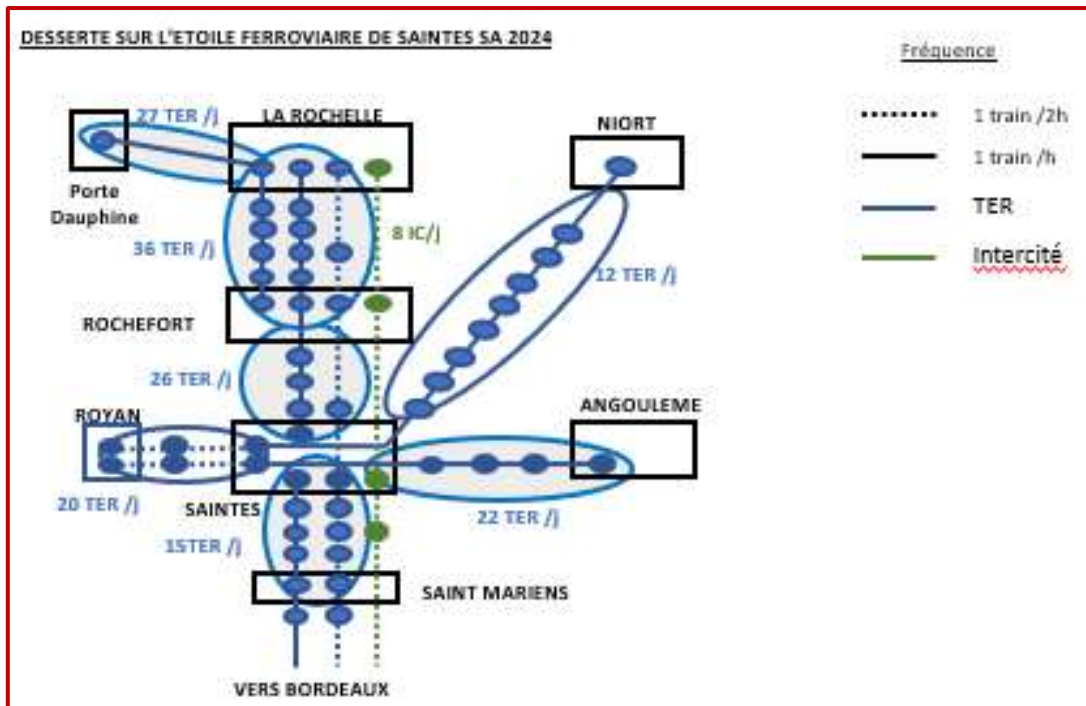
Le projet porte sur la mise en place de la nouvelle signalisation en ligne entre La Rochelle et Saintes, y compris la mise en conformité des protections de Voies Principales en gare de Rochefort, la dépose des voies en gare de Rochefort et de la gare de St Savinien, la mise en automatique des PN181 et PN182 et la création des installations nécessaires à la télésurveillance des nouvelles installations.

Le projet ne porte pas sur la régénération ou modernisation des installations voies/ouvrage d'art autres que celles mentionnées ci-dessus.

Sont exclus du périmètre de la présente étude :

- La modernisation des postes de La Rochelle, Rochefort et Saintes
 - Les autres lignes de l'étoile de La Rochelle (539 000 entre La Rochelle Ville et La Rochelle Pallice, 538 000 entre Poitiers et La Rochelle, 530 000 entre La Rochelle et la Roche sur Yon) et de l'Etoile de Saintes (500 000 entre Niort et Saintes, 544 000 entre Saintes et Royan, 500 000 entre Saintes et Bordeaux)
 - Le périmètre des gares, sous MOA Gares et Connexions. L'EP devra néanmoins identifier les mesures conservatoires nécessaires vis-à-vis d'un éventuel allongement des quais, y compris pour la halte de Porte Dauphine.
- Situation de référence
La ligne entre La Rochelle et Saintes est actuellement non électrifiée, et équipée en Block Manuel type Nantes Bordeaux.

Desserte actuelle (au SA2024) avec des renforts de missions depuis Saintes et Bordeaux à destination de Porte Dauphine.



Type de matériel roulant actuellement utilisé

Le parc circulant sur le territoire Poitou-Charentes est composé de :

B81500 (AGC)	Moteur bi mode (thermique/électrique) 1500V
B82500 (AGC)	Moteur bi mode (thermique/électrique) et bi-courant (1500V / 25kV)
B84500 (Regiolis)	Moteur bi mode (thermique/électrique) et bi-courant (1500V / 25kV)

- Situation projetée

Le projet consiste à définir les installations permettant de répondre au besoin fonctionnel suivant :

- Entre La Rochelle et Rochefort : 11 (onze) cantons de Block Automatique Lumineux
- Entre Rochefort et Saintes : 5 (cinq) cantons de Block Automatique A Permissivité Restreinte

La technologie du block sera de type digital.

Le projet comprend les adaptations des installations existantes dans les gares à cette nouvelle technologie.

Type de matériel roulant envisagé :

B81500 (AGC)	Moteur bi mode (thermique/électrique) 1500V
B82500 (AGC)	Moteur bi mode (thermique/électrique ou électrique/batterie) et bi-courant (1500V / 25kV)
B84500 (Regiolis)	Moteur bi mode (thermique/électrique) et bi-courant (1500V / 25kV)

Les aménagements prévoiront une capacité d'accueil à quai d'unité multiples de deux Régionalis soit 144 mètres de longueur utile.

2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

L'étude préliminaire se décompose en deux étapes :

- L'acquisition de données ;
- L'étude technique de niveau EP.

2.2.1 Périmètre de l'acquisition de données :

L'acquisition de données doit permettre de réaliser un état des lieux de l'infrastructure afin de dimensionner au mieux les modifications de l'infrastructure à réaliser (notamment déposes de voies) dans la phase étude technique de niveau EP.

2.2.2 Périmètre de l'étude technique de niveau EP :

L'étude préliminaire doit permettre :

- De définir le programme de signalisation permettant de répondre au besoin fonctionnel
- De définir les installations de signalisation, de télécommunications, d'énergie électrique et de voies permettant de répondre au programme technique, après en avoir vérifié la faisabilité et proposé les réponses techniques associées,
- D'estimer les coûts associés et de proposer un calendrier de réalisation.

Les hypothèses structurantes considérées à date avant aboutissement des études, des concertations et des décisions à venir, sont décrites dans les Annexes 2 et 3.

2.3 CONTENU DES ETUDES

2.3.1 Contenu de l'acquisition de données :

Cette phase consistera à réaliser des levés topographiques des gares de Rochefort et St Savinien.

2.3.2 Contenu de l'étude technique de niveau EP :

L'étude technique de niveau EP, dans les termes et conditions reprises à l'article ci-avant, comprend notamment :

- Les études d'ingénierie multithématiques nécessaires à la définition des installations,
- Le chiffrage des investissements et l'élaboration du planning de l'opération jusqu'à la mise en service,
- L'identification des dossiers réglementaires nécessaires à la réalisation de l'opération,

Elle se conclut par l'établissement d'un document d'étude technique de niveau EP constitué des sous-dossiers suivants :

- Une notice technique décrivant l'ensemble des travaux ;
- Un dossier regroupant les estimations des couts des travaux, des acquisitions de données à réaliser pour les phases suivantes et de l'enveloppe financière prévisionnelle du coût du projet ;
- Un planning directeur des phases suivantes ;
- Une analyse de risques.

Ce document d'étude technique est complété par :

- Une note de synthèse
- Un programme d'opération
- Une notice des procédures administratives et environnementales à mettre en œuvre.

ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES

La durée prévisionnelle des études réalisées au titre de la présente convention est de 21 mois, à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF RÉSEAU, et se décompose de la manière suivante :

- Une durée prévisionnelle de l'acquisition de données de 07 mois à compter de son ordre de lancement par SNCF RESEAU ;
- Une durée prévisionnelle d'étude technique de 18 mois à compter de son ordre de lancement par SNCF RESEAU.
- Une durée prévisionnelle de 3 mois pour la rédaction du programme d'opération et la réalisation des procédures administratives en environnementales nécessaires à ce stade du projet.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU, toute évolution significative impactant le programme de la présente convention sera communiquée aux partenaires selon les modalités prévues à l'article 4 de la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES

Un comité technique et financier, constitué des services de l'État, de la Région, du département et des agglomérations et SNCF Réseau se réunira en tant que de besoin pour assurer le suivi de l'opération.

Les représentants de chaque entité aux COTEC et aux COPIL sont désignés par chacune des Parties.

Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux représentants concernés, se réunira en tant que de besoin.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de la Phase EP est évaluée à **415 000 €** HT aux conditions économiques de 07/2023.

Le détail de ces coûts estimatifs est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **440 000 €** courants HT.

Ces montants tiennent compte :

- Des derniers indices ING connus ;
- Et d'un taux d'indexation de l'ING de 2,6% en 2024 et 2,5% par an à compter de 2025. La décomposition de ce montant est précisée en **Annexe 2**.

5.2 Plan de financement

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

Etudes préliminaires	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Région	33,3334%	146 667 € HT
Etat	33,3333%	146 667 € HT
Département	19,0520%	83 829 € HT
CDA La Rochelle	8,1709 %	35 952 € HT
CDA Rochefort Océan	3,1602%	13 905 € HT
Saintes Grandes Rives, l'Agglo	2,9502%	12 980 € HT
SNCF RÉSEAU	0%	0 € HT
TOTAL	100,0000 %	440 000 € HT

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la présente phase couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études **préliminaires** engagées 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

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique, sur justification de SNCF Réseau.

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
État	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT — DMIF	Stéphane MORANCAIS 05.56 24 82 54 Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
Région Nouvelle Aquitaine	Monsieur le Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	05 57 57 80 62 Transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
Conseil Départemental de la Charente Maritime	Maison de la Charente-Maritime 85 boulevard de la République CS 60003 17076 LA ROCHELLE cedex 9	Secrétariat Général	05.46.31.70.05 marianne.bonfils@charente-maritime.fr
Communauté d'Agglomération de La Rochelle	Hôtel de la communauté d'agglomération de la Rochelle 6 rue Saint-Michel CS 41287 17086 La Rochelle cedex 02	Direction Stratégie et Coopérations territoriales	05.46.30.34.62 camille.bouron@agglolarochelle.fr
CDA Rochefort Océan	Communauté d'agglomération Rochefort Océan 3, Avenue Maurice Chupin C.S.50224 - 17304 ROCHEFORT Cedex	Direction Aménagement du territoire et Environnement	05 46 82 89 04 l.martin@agglorochefortocean.fr
Saintes Grandes Rives, l'Agglo	Saintes Grandes Rives, l'Agglo Service Mobilité 12 boulevard Guillet Maillet CS 90316 17 107 Saintes Cedex	Direction de la Transition écologique	05 46 93 41 50 cda-mobilite@agglorochefortocean.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 Rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 010 457 00013	Non assujetti
REGION NOUVELLE AQUITAINE	200 053 759 000 11	FR76 200 053 759
Conseil Départemental de la Charente Maritime	221 700 016 00738	FR 8P 221 700 016
CDA La Rochelle	241 700 434 000 20	FR 27 241 700 434
Saintes Grandes Rives, l'Agglo	200 036 473 00110	FR 16 200 036 473
CDA Rochefort Océan	200 041 762 000 10	FR72 200 041 762 00044
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR73 412 280 737

6.4 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 **6** mois à compter de la signature de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Un délai de **12** mois à compter de la remise du résultat de l'étude préliminaire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. 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.

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 l'ETAT

Stéphane MORANCAIS
 Responsable du département Mobilités et Infrastructures Ferroviaires
 Service Déplacements et Infrastructures de Transports
 DREAL Nouvelle-Aquitaine, site de Bordeaux, Cité administrative
 Rue Jules Ferry – Boîte 55
 33 090 BORDEAUX Cedex
 Tél : 05 56 24 82 54
Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr
sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Laurence PARIES
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 57 57 08 85
Laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr

Pour le Département de la Charente-Maritime

Marianne BONFILS
Maison de la Charente-Maritime – CS 60003 - 85 boulevard de la République - 17076 LA ROCHELLE
cedex 9
05.46.31.72.37 /
marianne.bonfils@charente-maritime.fr

Pour la CDA La Rochelle

Camille BOURON
Hôtel de la communauté d'agglomération de la Rochelle
Direction Stratégie et Coopérations territoriales
6 rue Saint-Michel
CS 41287
17086 La Rochelle cedex 02 Service Territoires et Prospective 05.46.30.34.62
camille.bouron@agglo-larochelle.fr

Pour la CDA Rochefort Océan

Laure MARTIN
Communauté d'agglomération Rochefort Océan
3, Avenue Maurice Chupin
C.S.50224 - 17304 ROCHEFORT Cedex
05 46 82 89 04
l.martin@agglo-rochefortocean.fr

Pour Saintes Grandes Rives, l'Agglo

Antoine AMEAUME
Agglomération de Saintes Grandes Rives
12 boulevard Guillet Maillet
CS90316 - 17 107 Saintes Cedex
05 46 93 41 50
cda-mobilite@agglo-saintes.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Patrick MERCIER, directeur du pôle contrôle financier territorial
Immeuble le Spinnaker - 17 rue Cabanac - CS 61 926
33 081 BORDEAUX Cedex
Tel : 05 24 73 68 51
p.mercier@reseau.sncf.fr

Fait en 7 exemplaires originaux,

**À Bordeaux, le / / 2024
Pour la Région Nouvelle Aquitaine**

**À Bordeaux, le / / 2024
Pour l'État**

**Alain ROUSSET
Président**

**Etienne GUYOT
Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine**

**À La Rochelle, le ... / ... / 2024
Pour le Département de la Charente Maritime**

**À La Rochelle, le ... / ... / 2024
Pour l'Agglomération de La Rochelle**

**Sylvie MARCILLY
Présidente**

**Jean-François FOUNTAINE
Président du Conseil Communautaire**

**À Rochefort, le ... / ... / 2024
Pour l'Agglomération de Rochefort Océan**

**À Saintes, le ... / ... / 2024
Pour Saintes Grandes Rives, l'Agglo**

**Hervé BLANCHÉ
Président de l'agglomération**

**Monsieur Bruno DRAPRON
Président de l'agglomération**

**À Bordeaux, le / / 2024
Pour SNCF Réseau**

**Jean Luc GARY
Directeur territorial Nouvelle Aquitaine**

ANNEXES

- **Annexe 1 – Conditions Générales**
- **Annexe 2 – Caractéristiques de l’opération**
- **Annexe 3 – Appel de fonds et demande de paiement**

Convention de financement

Annexe 1

Conditions générales

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

HYPOTHÈSES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COÛT ESTIMATIF

- **Conditions de réalisation des travaux**

Les investigations ne nécessitent pas de capacité hors des plages génériques.

Le chiffrage des prestations repose sur l'hypothèse de travaux d'acquisition de données réalisées de jour.

Ces travaux n'impactent pas la vitesse de la ligne.

- **Provisions pour risques**

Les provisions pour risques regroupent les effets des risques identifiés et des risques non identifiés.

Phase	Risques majeurs	Effet en cas d'avènement	Mesure prise
Étude technique de niveau EP	Évolution réglementaire pour la mise en œuvre du block digital	Temps d'étude préliminaire augmenté ou diminué	PRI de 18 000€ HT (CE 07/2023). Cette provision doit permettre de couvrir des évolutions mineures. En cas d'évolutions plus importantes, il sera conclu un avenant à la présente convention.
	Modification du cahier des charges de l'étude	Temps d'étude préliminaire augmenté ou diminué	
Procédures administratives et environnementales	Nécessité de lancer des procédures administratives et environnementales dès la phase émergence. Le devis ne prend en compte que l'établissement d'un diagnostic procédures administratives et environnementales, et non pas le lancement de procédures telles que diagnostic 4 saisons, concertations...	Augmentation du coût de l'étude	La provision pour risques couvre en partie ce risque. Un point pourra par ailleurs être fait à l'issue de l'étude de dimensionnement.

- **Précisions à apporter / à prendre en compte dans l'étude préliminaire**

- Les mesures conservatoires par rapport à une éventuelle électrification devront être présentées en option ;
- Des mesures conservatoires vis-à-vis d'un éventuel allongement des quais (longueur de 144 mètres de LU à quai) devront être prise en compte dans l'EP, y compris pour la halte de Porte Dauphine ;
- L'EP devra présenter une option de phasage du projet (réalisation de la tranche La Rochelle Rochefort, puis Rochefort Saintes), ainsi que les opportunités et risques associés



Éléments financiers :

Le Coût Estimatif est évalué à 415 000 € HT aux conditions économiques de 07/2023 et se décompose de la façon suivante :

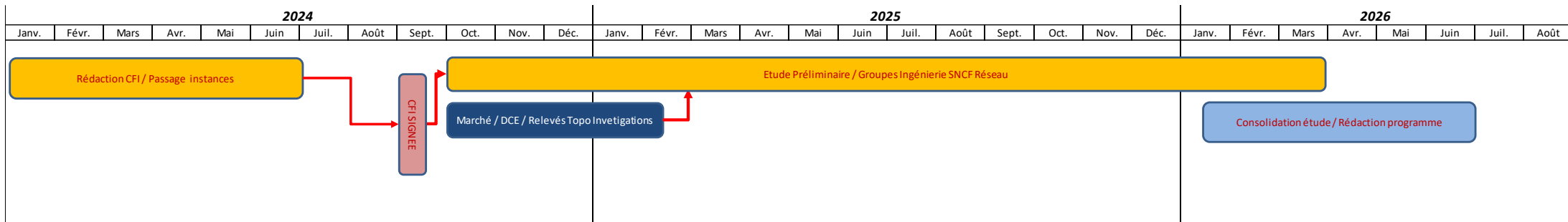
En € hors taxes aux conditions économiques de 07/2023	
Foncier	- €
Travaux et fournitures	14 000,00 €
MOE Etudes et travaux :	327 000,00 €
AMO	40 000,00 €
MOA	13 000,00 €
Provision pour risques	18 000,00 €
TOTAL	412 000,00 €
Arrondi à	415 000,00 €

En € hors taxes courant, arrondi	
Foncier	- €
Travaux et fournitures	14 800,00 €
MOE Etudes et travaux :	346 000,00 €
AMO	43 400,00 €
MOA	13 800,00 €
Provision pour risques	19 600,00 €
TOTAL	437 600,00 €
arrondi	440 000,00 €

Date prévisionnelle de fin de réalisation	juin-26				
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01	ING			
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	oct-23	oct-23			
			2024	2025	2026
Taux d'indexation globale par indice	TP01 :	1,046	1,083	1,121	
	ING :	1,032	1,058	1,084	

Éléments de calendrier :

- Calendrier prévisionnel de réalisation de l'étude préliminaire



Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

- **Financements**

CFI signée de tous pour mi-septembre 2024.

- **Concertation**

Néant.

- **Procédures administratives**

Les procédures administratives ne concernant qu'un diagnostic des procédures administratives et environnementales à réaliser dans la suite du projet, le planning ne tient pas compte d'enquêtes environnementales, concertations... qui seraient nécessaires au titre de ce projet, et qui seront à prévoir dans les phases ultérieures du projet.

- **Etudes**

Les données issues de la phase acquisition seront engagées au plus près des possibilités des capacités de production opérationnelles et quoi qu'il en soit à l'issue de la signature par tous de la CFI.

- **Foncier**

Néant

- **Travaux**

Néant.

- **Essais et mise en service**

Néant

- **Autres**

Néant.

Convention de financement

Annexe 3

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

Le calendrier prévisionnel et révisable des appels de fonds de la phase d'étude préliminaire est le suivant :

	2024	2025		2026		Totaux
	S2	S1	S2	S1	S2	
Phases d'Etude de Dimensionnement et d'Etude Préliminaire	20,00%	40,00%	20,00%	15,00%	5,00%	100%
Montants € HT Courants	88 000 €	176 000 €	88 000 €	66 000 €	22 000 €	440 000 €
Part pour Etat	29 333 €	58 667 €	29 333 €	22 000 €	7 333 €	146 667 €
<i>Cumulé</i>	29 333 €	88 000 €	117 333 €	139 333 €	146 667 €	
Part pour Région NA	29 333 €	58 667 €	29 333 €	22 000 €	7 333 €	146 667 €
<i>Cumulé</i>	29 333 €	88 000 €	117 333 €	139 333 €	146 667 €	
Part pour Département 17	16 766 €	33 532 €	16 766 €	12 574 €	4 191 €	83 829 €
<i>Cumulé</i>	16 766 €	50 297 €	67 063 €	79 637 €	83 829 €	
Part pour CDA La Rochelle	7 190 €	14 381 €	7 190 €	5 393 €	1 798 €	35 952 €
<i>Cumulé</i>	7 190 €	21 571 €	28 762 €	34 154 €	35 952 €	
Part pour CDA Rochefort	2 781 €	5 562 €	2 781 €	2 086 €	695 €	13 905 €
<i>Cumulé</i>	2 781 €	8 343 €	11 124 €	13 210 €	13 905 €	
Part pour Saintes Grandes Rives, l'Agglo	2 596 €	5 192 €	2 596 €	1 947 €	648 €	12 980 €
<i>Cumulé</i>	2 596 €	7 789 €	10 385 €	12 332 €	12 980 €	
Cumul Phase	20%	60%	80%	95%	100%	
Montants cumulés € HT Courants	88 000 €	264 000 €	352 000 €	418 000 €	440 000 €	440 000 €

1^{er} appel de fonds : 20% seront appelés auprès de chaque financeur, à la notification du démarrage des études.

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

Exemple de principe

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

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération (ligne « production SNCF Réseau »).



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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 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) 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 $2/1000^{\text{ème}}$ 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 évènement 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 évènement 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.