	<b>Présentation du rapport au Conseil de Bordeaux Métropole du 9 juillet 2021</b>	<b>Rapport</b>
	Direction de la multimodalité  <b>Service études, animation territoriale, marketing</b>	<b>N° 35332</b>

**Commission(s) :**  
**Infrastructures routieres et ferroviaires du 11 juin 2021**

**Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) : convention de financement des études projet - Décision - Autorisation**

**Résumé:** Les études de niveau projet pour les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), sont prêtes à être engagées, dans la continuité des études d'avant-projet qui se sont achevées fin 2020 et de la ré-obtention de la Déclaration d'Utilité Publique en 2019. Le contexte du projet a toutefois changé, puisqu'en complément des besoins d'aménagement, il convient de prendre en compte également les besoins liés au développement du RER Métropolitain sur l'axe Bordeaux-Langon, avec lesquels les AFSB doivent être compatibles. Les études de projet comprendront donc une première phase d'optimisation du projet à un niveau équivalent à un avant-projet, visant à le rendre plus utile et compatible avec le RER Métropolitain, puis une seconde phase d'approfondissement des études pour atteindre le niveau projet.

Bud - Chap - Art - Ss Fonct	Budget principal - chapitre 204 - article 2324 - fonction 852
Réf. GDA / GDMO	05P019O016
Montant AP/CP	
Crédits prévus	481 481 € de financement pour la première séquence d'étude prévus au BP21
Crédits mandatés	
Financement au PPI	
Cofinanceurs (Noms, Mt, %)	

Documents annexes : AFSB\_Conditions particulieres\_Convention\_Pro.pdf , Annexe 1 -Conditions générales référentiel CFI - version 15 03 2018.pdf , 3\_Annexes\_CFI PRO\_AFSB.pdf

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) se déploient sur une douzaine de kilomètres sur les voies existantes de la ligne Bordeaux-Langon. Ils consistent à créer une 3ème voie entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans, et une 4ème voie en évitement au niveau des points d'arrêt que sont les haltes ferroviaires/gares. Les voies actuelles, qui seront conservées, seront également concernées par d'importants travaux de renouvellement, ainsi que la gare de Bègles et les haltes de Villenave-d'Ornon, de Cadaujac et de Saint-Médard d'Eyrans qui seront remaniées. Les 6 passages à niveau présents sur cette portion doivent aussi être supprimés, compensés par la création de nouvelles routes de franchissement des voies ferrées et de voiries de rabattement.

Grâce à ces aménagements, les AFSB doivent permettre d'absorber les différents flux de trains qui devront passer sur cette section, séparés en fonction de leur vitesse, en évitant les conflits entre eux : les trains rapides (trains à grande vitesse, trains régionaux grandes lignes) et les trains plus lents (frets, Trains Express Régionaux omnibus desservant toutes les gares du type du RER).

Les études d'Avant-Projet (AVP) engagées fin 2014, ont été récemment finalisées au terme de plusieurs années de développement, du fait notamment des évolutions concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet, alternativement octroyée en 2014, annulée en 2017, puis à nouveau obtenue fin 2019.

Sur cette même période, l'axe Bordeaux-Langon a vu l'arrivée d'un nouvel élément de contexte que les AFSB doivent prendre en compte : le développement du RER Métropolitain, lancé en décembre 2018. Cela a amené les collectivités à s'interroger sur la bonne compatibilité entre les deux projets lors de la finalisation des études d'avant-projet des AFSB et pour la phase suivante portant sur les études de projet (PRO).

L'horizon de mise en service des AFSB, imaginé auparavant à 2028 est aujourd'hui décalé à 2032. La Métropole, la Région et l'Etat ont souhaité dans un premier temps dissocier les deux projets en maintenant l'ambition du RER Métropolitain à 2028.

Il est aujourd'hui proposé aux collectivités d'engager la phase d'études de projet des AFSB, ultime phase d'étude avant la réalisation des travaux. L'un des enjeux de cette phase sera de poursuivre les études en assurant l'optimisation du programme initial des AFSB afin d'assurer la meilleure compatibilité et évolutivité possible au RER Métropolitain.

Pour cela, les études PRO seront réalisées selon deux séquences :

- Une première séquence, d'une durée d'un an, visant à optimiser le programme des AFSB afin de les rendre plus compatibles et utiles au RER Métropolitain tel que prévu dans la feuille de route, tout en garantissant notamment la possibilité d'évoluer voire d'offrir une desserte RER cadencée au quart d'heure. Plusieurs scénarios d'optimisation des AFSB doivent être évalués et comparés, à un niveau équivalent Avant-Projet. Les optimisations doivent cependant respecter le cadre de la DUP qui ne devra pas être remise en cause.

A la fin de cette séquence, un choix de scénario d'aménagement sera formalisé par les collectivités, ainsi que la décision de poursuivre les études vers une seconde séquence.

- Une seconde séquence d'étude s'engagera à la suite de la décision de poursuivre, pour une durée d'environ 2.5 ans, pour la réalisation des études de niveau PRO en tant que tel.

Les études seront menées par SNCF Réseau en qualité de Maître d'Ouvrage du projet. Le financement sera partagé entre l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, et Bordeaux Métropole, et intègre également une subvention européenne au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Le montant total du besoin de financement est actuellement évalué à 27 000 000,00€ courants HT, comprenant 2 000 000,00€ estimés pour la première séquence d'étude, et 25 000 000,00€ d'euros pour

la seconde. L'Etat, la Région et la Métropole financent à part égale 24.07% des études chacun, la subvention européenne devant couvrir 27.78%. La répartition par séquence d'étude du financement de Bordeaux Métropole est estimée à ce stade à 481 481€ courants HT pour la première séquence puis, sous réserve de la décision express de poursuivre par l'assemblée délibérante, 6 018 519€ courants HT pour la seconde séquence.

Le détail et les modalités de la participation de Bordeaux Métropole sont décrits dans la convention fournie en annexe.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L 5217-2,

**VU** les dispositions du livre IV partie II du Code de la commande publique relative aux marchés publics liés à la maîtrise d'ouvrage publique et la maîtrise d'œuvre,

**VU** la délibération du Conseil de communauté n°2014-423 du 11 juillet 2014 adoptant la participation financière de La CUB aux études d'avant-projet et acquisitions foncières anticipées des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, et la délibération du Conseil métropolitain n°2015-578 du 25 septembre 2015 modifiant cette participation,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2016-7 du 22 janvier 2016 adoptant la Stratégie métropolitaine pour les mobilités,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2018-826 du 21 décembre 2018 adoptant le projet de développement d'un Réseau Express Régional métropolitain,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT** l'intérêt des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux pour le développement du trafic ferroviaire sur l'axe Bordeaux-Langon,

#### **DECIDE**

**Article 1** : d'autoriser le Président à signer la convention de financement relative au financement des études projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

**Article 2** : d'autoriser l'engagement de la première séquence d'étude, et de réserver l'engagement de la seconde séquence à la décision de poursuivre à prendre par l'assemblée délibérante au terme de la première séquence.

**Article 3** : d'imputer les dépenses correspondantes sur les budgets principal 2021 et suivants, sous réserve du vote des crédits, au chapitre 204, article 2324.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 9 juillet 2021,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
la Vice-présidente,

Madame Claude MELLIER



**CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION  
NOUVELLE AQUITAINE 2015 - 2020**

## **Convention**

Relative au financement  
des études de projet des Aménagements  
Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)  
(Ligne Agen-Bordeaux)

## **Conditions particulières**

SPIRE	ARCOLE	SIGBC
-------	--------	-------

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'ETAT** (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Madame **Fabienne BUCCIO**, préfète de la Région **Nouvelle Aquitaine**,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

**La Région Nouvelle Aquitaine**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Alain ROUSSET**,

Ci-après désignée « **La REGION** »

**Bordeaux Métropole**, représentée par son Président Monsieur **Alain ANZIANI** ,

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

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 Anne BOSCHE-LENOIR, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau**»

SNCF Réseau, L'ETAT, LA REGION et Bordeaux Métropole 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 et aux statuts 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
- Le Contrat de plan Etat-Région Aquitaine pour la période 2015-2020 signé le 23 Juillet 2015 qui comprend dans son volet mobilité l'action 1.2.2.1. Aménagements ferroviaires en sortie sud de Bordeaux – Etudes PRO.
- La notification de subvention de l'Union Européenne, signée le 27 octobre 2017, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et son avenant signé le 19 février 2021
- La Convention relative au financement de l'étude d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (ligne de Bordeaux à Agen) en date du 06/12/2013
- La Convention relative au financement du programme d'anticipation des acquisitions foncières des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux en date du 06/12/2013
- La Convention financière entre l'Etat et SNCF Réseau relative au financement des études projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux en date du 08/12/2016
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement de l'étude d'avant-projet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux en date du 10 décembre 2015
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement du programme d'anticipation des acquisitions foncières des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux en date du 10 décembre 2015

## **SOMMAIRE**

---

<b>ARTICLE 1.</b>	<b>OBJET</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>DESCRIPTION DE L'OPERATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3.</b>	<b>DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION</b> .....	<b>8</b>
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>FINANCEMENT DE L'OPERATION</b> .....	<b>8</b>
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	8
5.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence .....	8
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation .....	8
5.2	PLAN DE FINANCEMENT .....	9
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>APPELS DE FONDS</b> .....	<b>9</b>
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	9
6.2	IDENTIFICATION .....	11
6.3	DELAIS DE CADUCITE.....	11
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>NOTIFICATIONS - CONTACTS</b> .....	<b>12</b>

## **ANNEXES**



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

---

Le complexe ferroviaire de Bordeaux constitue un point stratégique du réseau ferroviaire du Sud-Ouest, assurant à la fois des fonctions nationales et internationales, mais aussi d'importantes fonctions régionales.

En décembre 2018, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine se sont engagées dans la réalisation d'une **feuille de route pour le RER Métropolitain (RER M)**, qui consiste principalement en la réalisation de 2 lignes omnibus diamétralisées : Libourne-Arcachon à horizon 2025 et St-Mariens-Langon à horizon 2028. Le besoin d'une augmentation de fréquence pour les trains du quotidien et d'une desserte périurbaine diamétralisée nécessite des aménagements de l'infrastructure, notamment au sud-est de Bordeaux. Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) est légitimement identifié comme un aménagement pouvant être utile à l'atteinte de cet objectif.

Les études AVP, commencées en 2014, ont été interrompues en juin 2017 en raison de l'annulation par le tribunal administratif de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Après le jugement en délibéré, la DUP du 25 novembre 2015 a été confirmée le 17 octobre 2019, par la Cour Administrative d'Appel permettant ainsi de relancer le projet.

Un travail a été entrepris depuis mi-octobre 2019 avec SNCF Réseau et les partenaires (Etat, Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole) pour finaliser la phase étude d'avant-projet. Les échanges techniques ont mis en évidence que les AFSB seuls, tels qu'ils sont conçus et étudiés dans l'étude Avant-Projet (AVP), ne permettent pas de répondre aux ambitions du RER M. Une modification du programme fonctionnel s'avère nécessaire dans les phases ultérieures d'études.

Les parties conviennent de lancer les études projet, objet de la présente convention, qui intègrent une première séquence, relative à l'étude d'optimisation du programme des AFSB afin de répondre aux ambitions du RER M. Cette première séquence d'étude, a pour objectif de déterminer parmi plusieurs scénarios optimisant le programme des AFSB lequel répond, à terme, à l'ambition d'une desserte diamétralisée au 1/4h des RER sur la ligne St Mariens et Langon combinées avec les objectifs de dessertes grande vitesse, fret et trains régionaux.

En parallèle, il est rappelé que :

- Cette opération fait l'objet d'une notification de subvention de l'Union Européenne, en date du 27 octobre 2017, au titre du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) au taux maximal éligible. Le montant de cette subvention est intégré au besoin de financement contractualisé dans le cadre de la présente convention.

- En décembre 2016, une convention bipartite a été signée entre l'État et SNCF Réseau, engageant ainsi la part de l'État à hauteur de 6 500 000 € courants. Conformément à l'article 5 de la convention bipartite, la présente convention multipartite se substitue à la convention bipartite contractualisée « entre l'Etat et SNCF Réseau relative au financement des études projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux » en date du 08/12/2016.

## ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux (AFSB), 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

---

Les aménagements ferroviaires en sortie sud de Bordeaux doivent répondre aux objectifs suivants :

- acquérir la capacité nécessaire pour absorber les actuels et futurs trafics : TGV, TET, TER et Fret et en particulier pour répondre aux ambitions du RERM (fréquence au 1/4h à terme) ;
- fluidifier le trafic ferroviaire multiopérateurs au Sud de Bordeaux et améliorer la fiabilité et la robustesse de la ligne;
- améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs (interurbains et urbains);
- améliorer la sécurité des circulations routières, ferroviaires, piétonnes, et des autres modes de déplacements, au droit des passages à niveau existants.

Pour répondre à ces objectifs, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux s'étendent sur environ 12 km de la ligne existante Bordeaux-Sète (périmètre de la DUP du point kilométrique (PK) 1+500 en sortie de gare de Bordeaux, jusqu'au PK 13+500, au droit de l'avenue du Sable d'Expert, sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans). Les aménagements initiaux consistent en :

- la réalisation d'une troisième voie principale entre le triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- la réalisation d'une quatrième voie au droit des points d'arrêts. Elle permettra l'évitement des circulations TER omnibus Langon-Bordeaux ;
- une réorganisation complète des circulations des différents opérateurs, et réaménagement des voies ;
- un réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare existante de Bègles et des haltes existantes de Villenave-D'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- la suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, compensée par un réseau de rétablissements (voie latérales et franchissements) adéquat.

Afin de permettre à SNCF Réseau de répondre à l'évolution de l'offre de service attendue dans le cadre des ambitions du RER Métropolitain bordelais, les parties conviennent qu'une première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation du programme des AFSB est lancée.

La première séquence de la phase Projet, relative à l'étude d'optimisation doit permettre d'optimiser le programme de ce projet pour la phase des études Projet (PRO). Cette étude d'optimisation de programme, tant au niveau technique que financier a pour objectif de déterminer parmi plusieurs scénarios, le programme des AFSB retenu, répondant à terme, à l'ambition d'une desserte diamétralisée au 1/4h des TER sur la ligne St Mariens et Langon.

Les scénarios proposés par SNCF Réseau dans le cadre des études de la 1<sup>ère</sup> séquence, et qui ont été présentés en COPIL du 25 février 2021, sont listés en **Annexe 2**.

Chacun des scénarios devra être étudié sur l'ensemble de l'étude d'optimisation, sauf décision collégiale de l'ensemble des parties.

A l'issue des résultats de l'étude d'optimisation, les parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé en comité Pilotage (Copil) dans le respect des règles de gouvernance de chacune des parties, tel que défini à l'article 4 de la présente convention, le cas échéant, accompagné d'une décision de poursuivre. Selon la décision du Copil, la suite des études de projet pourra alors débiter sur la base du programme fonctionnel qui aura été retenu.

Le cas échéant, un avenant à la présente convention sera conclu.

La première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation du programme comprendra notamment pour chaque scénario :

- Un rapport d'études d'exploitation complet et documenté avec l'ensemble des annexes,
- Un dossier technique détaillé comprenant notamment des éléments de phasage,
- Une note de synthèse,
- Une note d'estimations financières.

Ces compléments d'étude sont de niveau AVP et seront présentés sous forme d'écart par rapport au dossier AVP.

La suite des études projet de la phase PRO a pour objectif de préciser le programme de travaux défini précédemment dans l'étude AVP et amendé suite à la première séquence d'étude, notamment en ce qui concerne les coûts et délais de réalisation. Cette phase sera précédée d'une décision de poursuivre de la part des signataires exprimée en COPIL, et le cas échéant confirmée en assemblée délibérante notamment pour Bordeaux Métropole. Ces études comprennent notamment :

- Un dossier de synthèse,
- Un dossier technique,
- Un dossier estimatif,
- Un dossier de plans,
- Un dossier d'évaluation environnementale, le cas échéant.

Elles comprennent également l'établissement des divers dossiers et documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération.

La suite des études projet devra également identifier l'impact sur la phase REA, notamment sur les éventuels coûts de maintenance et travaux selon les améliorations de trafic envisagées.

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

---

La durée prévisionnelle de réalisation des études de projet (PRO) est de **43** mois à compter de la signature, par toutes les parties de la présente convention, dont les 12 premiers mois consacrés à la première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation du programme et à l'issue de laquelle une décision de poursuivre doit être prise.

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 études projet, (qui incluent la 1<sup>ère</sup> séquence relative à l'étude d'optimisation du programme), objets de la présente convention seront suivies dans le cadre de Comités Techniques (COTECH) et de Pilotage (COPIL).

A l'issue des résultats de la première séquence des études projet, relative à l'étude d'optimisation, les parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé en comité Pilotage dans le respect des règles de gouvernance de chacune des parties. Ce point d'arrêt, suivi d'une décision de poursuivre, le cas échéant, permettra d'autoriser la poursuite des études de niveau projet sur la base du programme optimisé des AFSB choisi.

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

---

### **5.1 Assiette de financement**

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

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à **758 625 000 € HT** aux conditions économiques **de juin 2020**.

L'estimation du coût des études de projet est fixée à **25 910 000 € HT**, aux conditions économiques de **juin 2020**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

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

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à 929 828 000 € HT courants.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 27 000 000 euros courants HT (vingt-sept millions d'euros courants HT), dont une somme estimée à 2 850 000 € courants HT, correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Le besoin de financement de la phase PRO, se décompose de la manière suivante :

- 2 000 000 euros courants pour la première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation,
- 25 000 000 d'euros pour la suite des études projet.

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 de l'ING de 4 % par an ;
- d'un taux d'indexation du TP01 de 0% jusqu'en décembre 2020, de 1% en 2021, de 2% en 2022 puis de 3% par an à partir de 2023.

## 5.2 Plan de financement

**LES COCONTRACTANTS** s'engagent à participer au financement de la phase PRO selon la clé de répartition suivante :

<b>Phase PRO</b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement</b> Montant en € courant HT		
		1 <sup>ère</sup> séquence Etude d'optimisation	Suite des études projet	<b>Total</b>
Etat	<b>24,0741%</b>	481 481 € HT	6 018 519 € HT	<b>6 500 000 € HT</b>
Région	<b>24,0741%</b>	481 481 € HT	6 018 519 € HT	<b>6 500 000 € HT</b>
Bordeaux Métropole	<b>24,0741%</b>	481 481 € HT	6 018 519 € HT	<b>6 500 000 € HT</b>
Union Européenne	<b>27,7778%</b>	555 556 € HT	6 944 444 € HT	<b>7 500 000 € HT</b>
SNCF Réseau	<b>0, 0000%</b>	0 € HT	0 € HT	<b>0 € HT</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000 %</b>	2 000 000 € HT	25 000 000 € HT	<b>27 000 000 € HT</b>

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études projet 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.

Pour rappel, la convention financière contractualisée entre l'Etat et SNCF Réseau relative au financement des études projet des Aménagements Ferroviaires en sortie Sud de Bordeaux » en date du 08 décembre 2016, a pour objet d'accorder à SNCF Réseau une subvention de 6 500 000 € courants HT, permettant d'engager la phase PRO AFSB. La présente convention se substitue à la convention bipartite, conformément aux dispositions prévues à l'article 5 de cette dernière.

Ainsi la participation financière de l'Etat sera appelée au titre de la présente convention, telle que prévue à l'article 6 de la présente convention.

Une subvention européenne a été notifiée le 27 octobre 2017, à hauteur de 7 500 000 €, pour les études de niveau projet des AFSB.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour pouvoir bénéficier de la totalité de cette subvention et notamment au respect et à l'optimisation des délais prévisionnel d'études, possiblement raccourcis selon le choix du scénario issu de la 1<sup>ère</sup> séquence d'étude.

Le cas échéant, si le montant de la subvention européenne devait évoluer, un avenant sera alors proposé en accord avec les parties. Le cas échéant cet avenant pourrait alors intégrer une nouvelle subvention européenne.

Il est par ailleurs précisé que les cofinanceurs pour la phase PRO ont exprimé auprès de SNCF Réseau une demande consistant à la faire participer financièrement à la réalisation de cette phase. Cette demande est en cours d'étude.

## **ARTICLE 6. APPELS DE FONDS**

---

### 6.1 Modalités d'appels de fonds

Conformément à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales, jointes en Annexe 1**, les modalités d'appels de fonds sont les suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 5 % de la participation respective de chaque financeur en € courants est effectué sur justification par SNCF Réseau de l'engagement effectif des études projet (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement de la phase).
- Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes seront effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Ils sont versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants de chacun des financeurs définis au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes sont accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant du besoin de financement en € euros courants défini au plan de financement.
- Après achèvement de l'intégralité des études, SNCF Réseau présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment le décompte définitif des frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer après validation des parties dans le cadre du comité technique et financier.

### Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine Service, Déplacements, Infrastructures, Transports/ Déplacement Mobilité, Infrastructures Ferroviaires	Stéphane MORANCAIS 05 56 24 82 54 <a href="mailto:Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr">Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr</a> <a href="mailto:sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr">sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région	Hôtel de Région 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	Laurence PARIES 05 57 57 09 85 <a href="mailto:laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr">laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr</a>
Bordeaux Métropole	Esplanade Charles de Gaule 33045 Bordeaux cedex	Direction Générale Mobilités Direction de la Multimodalité	05 56 99 22 51 <a href="https://chorus-pro-gouv.fr">https://chorus-pro-gouv.fr</a>
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.

## 6.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 010 457 00013	Néant
Région	200 053 759 00 11	FR 76 200 053 759
Bordeaux Métropole	243 300 316 00011	FR 16 243 300 316
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

## 6.3 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 24 mois à compter de la notification de la présente convention, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Dans un délai de **24** mois à compter de l'achèvement des études PRO, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

## ARTICLE 7. 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 RAR et courrier électronique à :

DREAL NA / SDIT / DMIF  
Cité administrative B55  
2, rue Jules Ferry - 33 090 Bordeaux Cedex  
05.56.24.84.43  
[stephane.morançais@developpement-durable.gouv.fr](mailto:stephane.morançais@developpement-durable.gouv.fr)  
[dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr)  
DREAL  
[sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr)

### Pour la Région

Monsieur Alain ROUSSET  
Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine  
14 rue François de Sourdis  
CS 81383  
33 077 BORDEAUX CEDEX  
[laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr)

### Pour Bordeaux Métropole

Monsieur Alain ANZIANI  
BORDEAUX METROPOLE  
Esplanade Charles de Gaulle  
33 045 BORDEAUX CEDEX  
[t.lapierre@bordeaux-metropole.fr](mailto:t.lapierre@bordeaux-metropole.fr)  
[f.limare@bordeaux-metropole.fr](mailto:f.limare@bordeaux-metropole.fr)

### Pour SNCF Réseau

Madame Anne BOSCHE-LENOIR  
Direction Générale finances et achats  
15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU  
CS 80 001  
93 418 LA PLAINE SAINT DENIS

**Fait, en exemplaires originaux,**

A , le

Pour l'ETAT,

A , le

Pour la Région,

A , le

Pour SNCF Réseau

A , le

Pour Bordeaux Métropole





# Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION</b> .....	<b>8</b>
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
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>10</b>
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
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b> .....	<b>12</b>
8.1 REGIME DE TVA.....	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	14
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b> .....	<b>14</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b> .....	<b>16</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b> .....	<b>16</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b> .....	<b>17</b>

## 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.

# **Convention de financement**

## **Annexe 2**

### **Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais**

## FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

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

### Intitulé de l'opération : Etudes de projet des aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) –PRO

#### Eléments de gouvernance :

Les études Projet (PRO), dont l'étude d'optimisation, objets de la présente convention seront suivies dans le cadre de Comités Techniques et de Pilotage.

A chaque date clé des études PRO, un COTECH sera programmé par SNCF Réseau

Les participants seront a minima les Parties.

A l'issue des résultats de la première séquence des études projet, relative à l'étude d'optimisation, les parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé en comité Pilotage dans le respect des règles de gouvernance de chacune des parties. Ce point d'arrêt, suivi d'une décision de poursuivre, permettra d'autoriser le lancement de la suite des études de niveau projet sur la base du programme optimisé des AFSB choisi.

#### Eléments de programme fonctionnel :

En termes de fonctionnalités, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux répondent aux objectifs suivants :

- **Fluidifier le trafic ferroviaire au Sud de Bordeaux**

Les aménagements permettent d'augmenter la capacité actuelle de la ligne, pour éviter la saturation, et d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'axe, en réduisant les impacts engendrés par les différents aléas d'exploitation ;

- **Acquérir la capacité nécessaire pour absorber les nouveaux trafics : TGV, TER et Fret**

Les aménagements permettent la création de créneaux de circulation supplémentaires, afin d'absorber le nouveau trafic TGV lié à GPSO et de développer les services TER dans l'ambition du RER, tout en offrant des sillons de qualité pour les trains de fret ;

Au regard des perspectives énoncées ci-dessus, il est ainsi prévu sur la section Bordeaux – St Médard d'Eyrans en heure de pointe, outre les TGV :

- 2 circulations TER semi-directes par sens, sans arrêt (au lieu de 1 aujourd'hui, situation saturée)

- 2 circulations TER omnibus par sens a minima, avec arrêt à chacun des 4 points de desserte (au lieu de 3 arrêts en moyenne aujourd'hui) et une ambition renforcée à 4 circulations par sens à terme.

- **Améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs**

Les aménagements de la section Bordeaux – Saint-Médard-d'Eyrans permettent de conjuguer l'arrivée des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur le nœud ferroviaire bordelais, et l'augmentation de service correspondant au développement des dessertes TER de l'axe Bordeaux- Langon : une desserte en heure de pointe de tous les points d'arrêts à la demi-heure, et pouvant atteindre, à terme, le quart d'heure.

L'opération offre aux habitants du secteur Sud-Est de Bordeaux l'opportunité d'être mieux reliés à la capitale régionale, avec cette fréquence accrue des dessertes.

La complémentarité des différents modes de transports avec la mise en place de rabattements vers les haltes, et la création de pôles d'échanges multimodaux, renforceront l'attractivité du mode ferroviaire (en faveur du report modal, de la voiture vers les transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école) ;

- **Améliorer la sécurité des circulations routières, ferroviaires, piétonnes, et des autres modes de déplacements au droit des passages à niveau existants**

La suppression des 6 passages à niveau présents sur le tronçon permet d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de l'infrastructure.

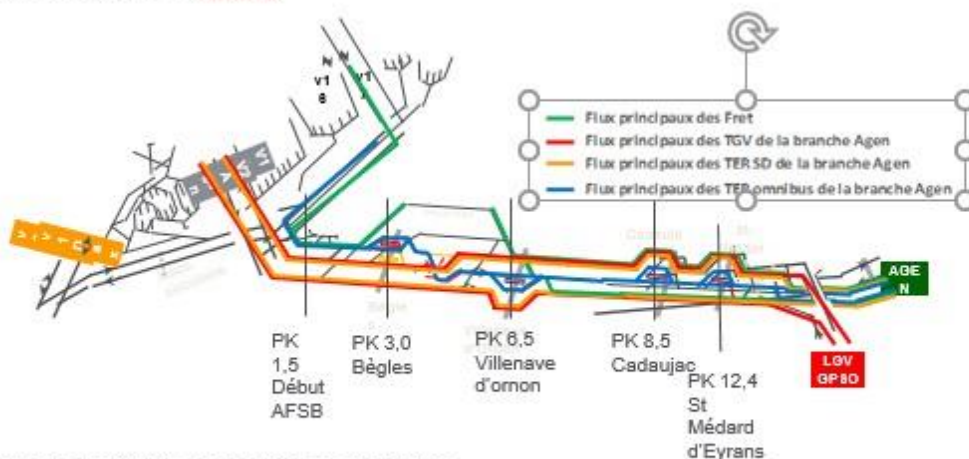
Eléments de programme technique :

Pour répondre à ces objectifs, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux s'étendent sur environ 12 km de la ligne existante Bordeaux-Sète (périmètre de la DUP du point kilométrique (PK) 1+500 en sortie de gare de Bordeaux, jusqu'au PK 13+500, au droit de l'avenue du Sable d'Expert, sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans). Les aménagements initiaux consistent en :

- La réalisation d'une troisième voie principale entre le triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans;
- La réalisation d'une quatrième voie au droit des points d'arrêt. Elle permettra l'évitement des circulations TER omnibus en sens contraires ;
- Une réorganisation des circulations et réaménagement des voies, sans création de voie supplémentaire sur la ville de Bègles jusqu'au triage d'Hourcade. La voie T6 utilisée aujourd'hui pour le fret sera requalifiée en voie principale voyageurs et fret ;
- Un réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare existante de Bègles et des haltes existantes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- La suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, compensée par un réseau de rétablissements (voie latérales et franchissements) adéquat

Le raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle se situe au-delà du PK 13 + 500 et ne fait donc pas partie du programme du présent projet. Ce point de raccordement est inclus dans le projet des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

*3<sup>ème</sup> voie entre Hourcade et St Médard, 4<sup>ème</sup> voie au droit des 4 haltes, banalisation complète jusqu'à St Médard d'Eyrans*



*Ouvrages existants conservés au maximum*

*Suppression de 6 PN existants*

*Sous-station de St Médard renforcée*

*3 haltes et une gare réaménagées en pôle d'échange, à quai central, avec passerelles*

Les 6 PN supprimés sont :

1. PN 9 de Cadaujac
2. PN 10 de Cadaujac
3. PN 11 au sud de Cadaujac
4. PN 12 au sud de Cadaujac
5. PN 13 à Saint-Médard D'Eyrans
6. PN 14 à Saint-Médard D'Eyrans

Les scénarios qui sont envisagés dans le cadre de la séquence relative à l'étude d'optimisation de programme des études projet, sont les suivants :

- ❖ Scénario A : programme AFSB initial étudié en phase AVP, complété de quelques ajustements de programme
- ❖ Scénario B : programme AFSB optimisés avec une Voie Latérale Rapide (VLR) permettant d'améliorer la robustesse de l'exploitation; ce scénario comprend 2 variantes : 1 voie latérale « est » et une voie latérale « ouest ».
- ❖ Scénario C : programme AFSB bis avec une Voie Centrale Rapide (VCR) permettant d'améliorer la robustesse de l'exploitation ;

Les scénarios ci-dessus doivent chacun:

- comporter une variante « échelonnement des investissements » qui doit permettre d'évaluer l'opportunité de phaser le projet ;
- étudier des aménagements qui seraient compatibles avec une évolution ultérieure du projet vers une 4<sup>ème</sup> voie.

La première séquence d'étude permettra la réalisation de plusieurs études d'exploitation portant sur :  
La première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation du programme comprendra notamment :

- Un rapport d'études d'exploitation, portant sur :
  - La détermination de la compatibilité des couples infrastructures/ horaires
  - Des études horaires du scénario AFSB Bis VCR
  - Des études horaires du scénario AFSB optimisés VLR
  - Une évaluation macro et comparaison de robustesse des différents scénarios
  - D'autres études nécessaires au choix du scénario à retenir
  - La performance atteinte par le programme technique
  - L'impact des travaux AFSB sur l'offre de transport
- Une note de synthèse
- Un dossier technique
- Une note d'estimation

Ces compléments d'étude sont de niveau AVP, et seront présentés sous forme d'écarts par rapport au dossier AVP.

Les éléments de programme technique de la phase PRO seront définis à l'issue de la première séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation du programme après validation en COPIL accompagné d'une décision de poursuivre. Selon la décision du Copil, la suite des études de projet pourra alors débiter sur la base du programme fonctionnel qui aura été retenu

Le cas échéant, un avenant à la présente convention sera conclu.

**Eléments financiers :**

Le Coût Provisoire Prévisionnel de Réalisation de l'opération est évalué en fin de phase AVP à 758 625 000 € HT aux conditions économiques de 06/2020.

Le cout des études PRO est estimé à 27M€ courants HT (incluant une part de 2M€ estimée pour la 1ère séquence d'étude) et se décompose de la façon suivante :

En M€ hors taxes (CE 06/2020)	PRO
Travaux (sondages, topo, ...)	0,98
MOE	22,2
MOA	2,7
Besoin de financement en M€ constant aux CE de juin 2020	25,92

Budget Besoin de financement en M€ courants de la phase PRO	27
-------------------------------------------------------------	----

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation	2024
Indice(s) représentatif(s)	TP01 : 108,8t ING : 116,64

Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà. 4% par an pour l'ING et 0% jusqu'en décembre 2020, 1% en 2021, 2% en 2022 puis 3% par an à partir de 2023 et au-delà pour le TP01
Indice(s) représentatif(s)	TP01 : 108,8 et ING : 116,6
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Juin 2020
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	4% par an pour l'ING 0% jusqu'en décembre 2020, 1% en 2021, 2% en 2022 puis 3% par an à partir de 2023 et au-delà pour le TP01

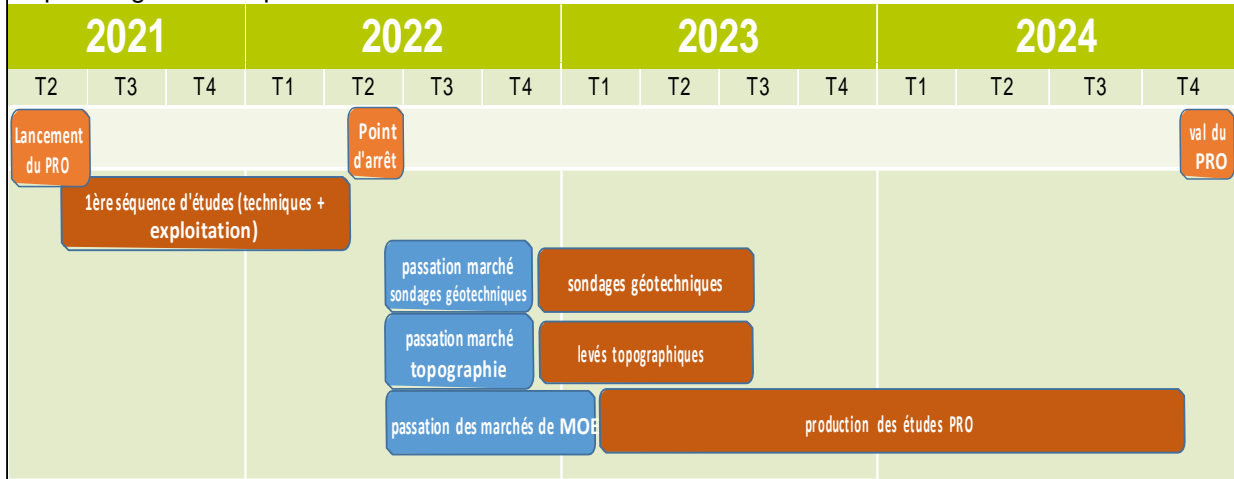
**Éléments prévisionnels de calendrier :**

La durée prévisionnelle de réalisation de la phase projet est de **43** mois, à compter de la signature, par toutes les parties de la présente convention ; dont les 12 premiers mois sont consacrés à la première séquence de la phase projet relative à l'étude d'optimisation et à l'issue de laquelle une décision de poursuivre doit être prise.

- Cette phase se dérouler donc de début 2021 jusqu'à fin 2024,

- Dont la 1<sup>ère</sup> séquence des études projet relative à l'étude d'optimisation : de mi-2021 à mi 2022

Le planning directeur prévisionnel des études PRO est le suivant :



# Convention de financement

## Annexe 3

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



Le calendrier prévisionnel des appels de fond pour les études de projet (PRO) est le suivant :

		1 <sup>ère</sup> séquence		2 <sup>ème</sup> séquence						
		2021	2022		2023		2024		2025	
	Montant financement En € courants HT		1 <sup>er</sup> semestre	A l'issue du point d'arrêt	2 <sup>ème</sup> semestre	1 <sup>er</sup> semestre	2 <sup>ème</sup> semestre	1 <sup>er</sup> semestre	2 <sup>ème</sup> semestre	
CFI Etudes de Projet		5% A l'engagement de l'étude d'optimisation	2,4% Sur avancement physique	15% Sur avancement physique	17,6% Sur avancement physique	20% Sur avancement physique	20% Sur avancement physique	10% Sur avancement physique	5% sur dépenses comptabilis ées	5% Solde
	<b>27 000 000 €</b>	1 350 000 €	648 000 €	4 050 000 €	4 752 000 €	5 400 000 €	5 400 000 €	2 700 000 €	1 350 000€	1 350 000 €

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

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

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