Pas·de·Calais
Le Département

Accusé de réception en préfecture : 062-226200012-20260921-lmc1550397-DE-1-1
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Publication électronique le : 5 octobre 2026

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 21 SEPTEMBRE 2026

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : Mme Sylvie MEYFROIDT

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, M. Etienne PERIN, M. Claude BACHELET, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Philippe FAIT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, Mme Sylvie MEYFROIDT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Excusé(s) : M. Laurent DUPORGE, M. Pierre GEORGET, Mme Carole DUBOIS, Mme Maryse DELASSUS, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, M. Bruno COUSEIN, M. Alexandre MALFAIT.

Assistant également sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Jean-Marc TELLIER.

Excusé(s) sans voix délibérative : M. Michel DAGBERT, M. Bertrand PETIT.

EUROVÉLOROUTE N°5-COMMUNE D'ARQUES - CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES DE L'AMÉNAGEMENT DU PASSAGE À NIVEAU 62 À ARQUES POUR L'EUROVÉLO 5

(N°2026-319)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.1111-10 et L.3213-3 ;
Vu le Code de la voirie routière et notamment ses articles L.131-1 à L.131-8 ;
Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu la délibération n°2023-6 du Conseil départemental en date du 30/01/2023 « Plan vélo départemental » ;
Vu la délibération n°2021-46 du Conseil départemental en date du 22/03/2021 « Budget Primitif de l'exercice 2021 » ;
Vu la délibération n°2026-85 de la Commission Permanente en date du 27/04/2026 « Véloroute Voie Verte "Eurovélo n°5" - Arques - Campagne-les-Wardrecques - Dossier de prise en considération » ;
Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;
Vu l'avis de la 4ème commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion en date du 07/09/2026 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article unique :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, la convention relative au financement des études préliminaires de l'aménagement du passage à niveau 62 à Arques pour l'Eurovéloroute n°5, dans les termes du projet joint en annexe 1 de la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix

(Adopté)

….....

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 21 septembre 2026

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES

CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES DE L'AMENAGEMENT DU PASSAGE A NIVEAU 62 A ARQUES POUR L'EUROVELO 5

(LIGNE DE SAINT-OMER A HESDIGNEUL)

ENTRE LES SOUSSIGNES :

LE DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS, représenté par Monsieur le Président de Conseil Départemental du Pas-de-Calais, habilité par délibération du Conseil Départemental, faisant élection de son domicile rue Ferdinand-Buisson, 62018 Arras Cedex 9, représenté par ***Monsieur Jean-Claude LEROY***, Président du Conseil Départemental,

Ci-après désigné **« le Département** »

Et,

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

Ci-après désigné **« SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU et **LE DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS** étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements 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,
- La délibération de la commission permanente du Conseil Départemental en date du 21/09/2026 approuvant la présente convention.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET **6**

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES **6**

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET 6
2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION 7
2.3 CONTENU DES ETUDES 8
2.4 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE 9

ARTICLE 3. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION **9**

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION **9**

4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 9
4.1.1 Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence 9
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation 9
4.2 PLAN DE FINANCEMENT 10
4.3 COMPENSATION DES CHARGES ULTERIEURES DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS 10

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS **10**

5.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS 10
5.2 DELAIS DE CADUCITE 11

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS **11**

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Le Département du Pas de Calais a été sollicité dans le cadre du projet EuroVélo.

L'EuroVélo est un réseau de 17 itinéraires cyclables longue distance qui traversent et relient l'Europe. Les itinéraires peuvent être empruntés par les cyclotouristes de longue distance, ainsi que par les habitants de la région effectuant des trajets quotidiens.
Par conséquent, les aménagements sur cet itinéraire doivent être de qualité, continus, de haut niveau de sécurité et confortables.

L'EuroVélo 5 (Via Francigena) relie Canterbury à Brindisi.
Le tronçon étudié connecte le chemin de halage le long de l'ancien canal de Neuffossé à la voie verte de l'ancienne voie ferrée de Campagne les Wardrecques.

Le Département a souhaité que SNCF Réseau étudie les impacts sur le réseau ferré et notamment le passage à niveau 62, avenue De Gaulle à Arques, du passage d'une double piste cyclable sur le trottoir nord.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes ***Conditions particulières*** ont pour objet de définir la consistance des études préliminaires à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

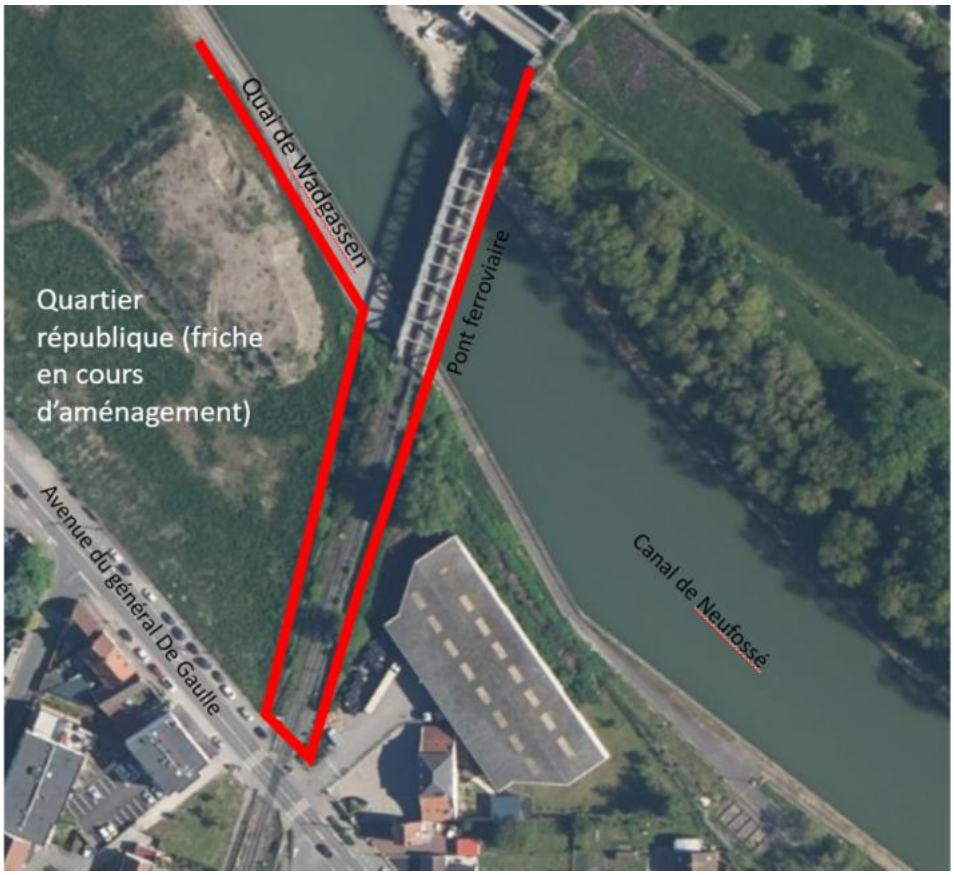
En cas de divergence ou de contradiction entre les **Conditions Générales** et les **Annexes**, les Conditions Générales prévaudront. En cas de divergence ou de contradiction entre la présente annexe 1 « **Conditions Particulières** » et les Annexes suivantes, la présente annexe 1 « Conditions Particulières » prévaudra.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

2.1 Objectifs et fonctionnalités du Projet

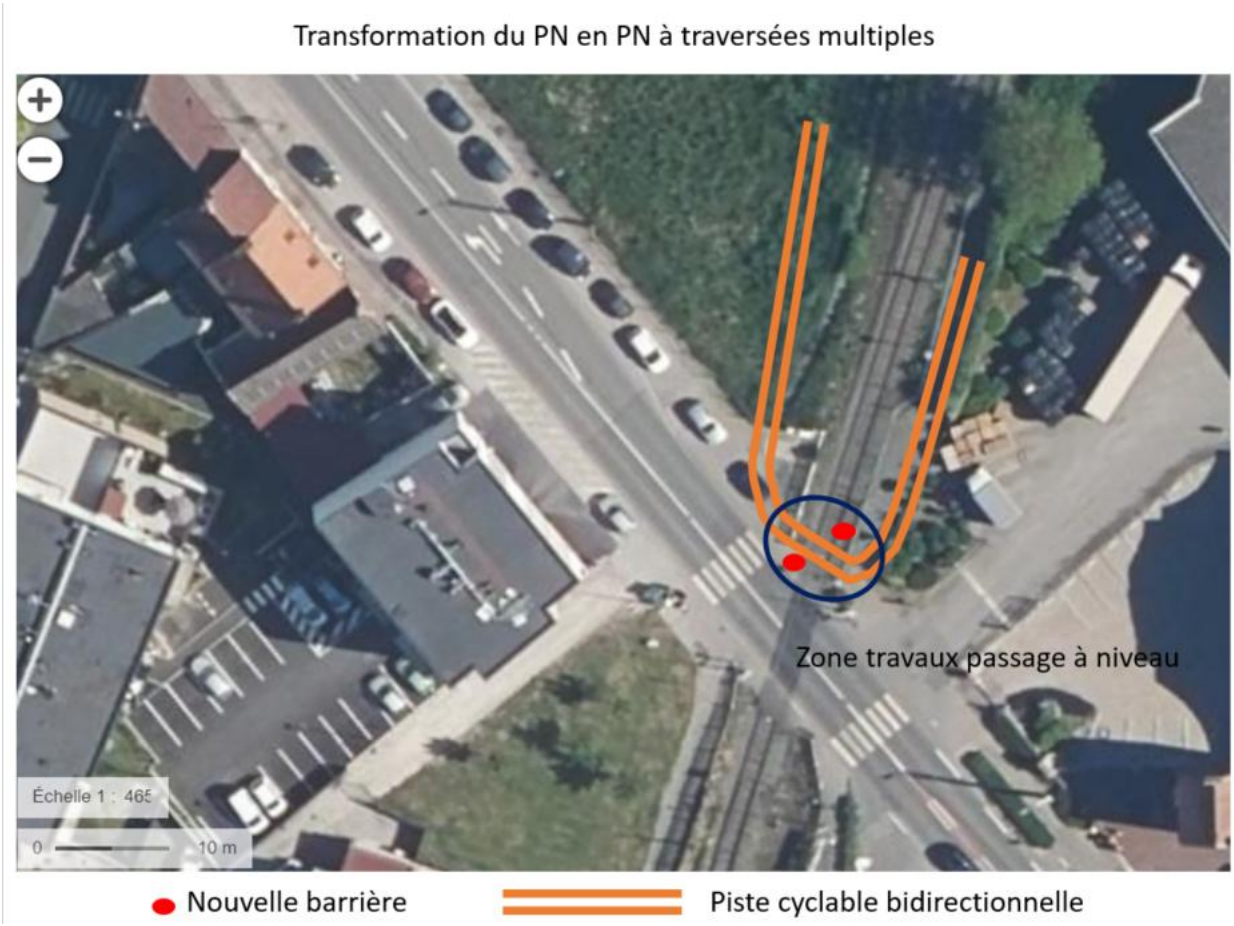
Selon les besoins exprimés jusqu'à présent par le Département, les objectifs et les fonctionnalités recherchés au travers du Projet, peuvent être décrits à date comme suit :

L'itinéraire retenu pour l'EuroVélo 5 sur la commune d'Arques passe par la rue de Bretagne, le quai de Wadgassen (ancien quai du commerce), remonte le talus SNCF en direction de la rue De Gaulle, franchit la voie ferrée au passage à niveau n°62, suit le pont ferroviaire des Fontinettes, emprunte la digue du Smetz, le chemin de Thérouanne, traverse la zone d'activité de la porte de l'Aa et la RD942, reprend la rue du Smetz, la rue André Woetz et la rue Principale.
L'équipement se présente comme une voie verte (mixte piétons-cycles – circulation séparée des automobiles) d'une largeur de 3,00 m.



2.2 Description et périmètre des études financées dans le cadre de la présente convention

Les études préliminaires, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent les travaux ferroviaires d'adaptation du passage à niveau n°62 sur la ligne 310000 allant de Saint-Omer à Hesdigneul, au croisement de l'avenue du Général De Gaulle à Arques, pour la mise en place d'une piste cyclable à deux sens de circulation, comme représenté ci-après.



2.3 Contenu des études

La présente convention porte sur le financement :

- Des acquisitions de données dans les emprises ferroviaires,
- De l'étude préliminaire liés aux aménagements au passage à niveau.

Les acquisitions de données incluent le diagnostic des réseaux,
Les levés topographiques utilisés seront ceux communiqués par le Département.

Les études seront réalisées dans les limites de la note 138 du CEREMA de mars 2013

En revanche, les études préliminaires ne comprennent pas :

- L'ensemble des diagnostics et procédures administratives et environnementales de l'opération,
- Toute étude hors emprise ferroviaire,
- Toute prestation relative à la gestion foncière de l'opération,
- Et toutes autres études et missions au-delà de celles identifiées et/ou affermies dans la présente convention,

2.4 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

ARTICLE 3. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

Le Comité de Pilotage est présidé par SNCF Réseau.

Le Comité Technique et Financier est présidé par SNCF Réseau.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût Estimatif de la Phase aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de la Phase est évaluée à ***102 000*** € HT aux conditions économiques de [01/2025]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2.**

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions générales » figure dans le tableau ci-après.

[PHASE]	*Coût estimatif (en € aux conditions économiques de janvier 2025)*
Acquisitions foncières	8 000
Etudes et autres missions	7 000
Frais de maîtrise d'œuvre	67 000
Frais de maîtrise d'ouvrage	15 000
Provision pour risques	5 000
Total	102 000

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour la Phase ou les Phases du Projet dans les conditions prévues à l'article 10.4 des Conditions Générales, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le Besoin de financement de la présente convention est évalué à **106 000** € courants HT. Le Besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 1,5 % en 2025, 1,9 % en 2026, 2.5 % en 2027, et 2,6 % par an à compter de 2028 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2025 et 2026 et 2.2 % par an à compter de 2027.

4.2 Plan de financement

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

Etude préliminaire	**Clé de répartition % (4 décimales)**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**
Département du Pas-de-Calais	**100,0000 %**	**106 000 € HT**
TOTAL	**100,0000 %**	**106 000 € 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.

4.3 Compensation des charges ultérieures des Projets d'investissements

Sans objet pour cette phase de projet

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 (§ appels de fonds et solde) des ***Conditions générales.***

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 4** relative au « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

5.2 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 7.5 et 14 des ***Conditions générales***, les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis une attestation permettant de justifier d'un début de la phase d'études préliminaires du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 12 mois maximum à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,

- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de maximum 24 mois à compter de l'achèvement des études préliminaires au titre duquel la subvention a été accordée.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour le Département du Pas-de-Calais
Laurent Wallot
Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Service Mobilité et Maîtrise d'Ouvrage
Bâtiment C
Rue Ferdinand Buisson
62018 ARRAS Cedex 9

Pour SNCF RÉSEAU
Direction régionale Hauts-de-France
Pôle contrôle financier des projets
135 Pont de Flandres
59000 Lille
CFP-HdF@reseau.sncf.fr

Fait, en *2* exemplaires originaux,

A Arras, le Pour le Département du Pas-de-Calais	***A Lille***, le Pour la SNCF RÉSEAU
Jean-Claude LEROY Président	Marie-Céline MASSON Directrice Régionale Hauts-de-France

Convention de financement

Annexe 2

« Coûts »

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

- **Indemnisations foncières relevant d'estimations faites par un organisme tiers :**

Sans objet pour cette phase de projet.

- **Travaux préalables de concessionnaires (déviation des réseaux…)**

Pourra être nécessaire si l'étude préliminaire le révèle.

- **Conditions de réalisation des travaux**

Sans objet pour cette phase de projet

- **Provisions pour risques**

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

Ces provisions seront identifiées et quantifiées dans le cadre de l'étude préliminaire afin d'être partagées auprès du financeur et intégrées aux prochaines phases de l'opération.

- **Indices d'actualisation des prix**

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses de l'évolution de l'indice des travaux publics (TP01) et celui de l'ingénierie (ING).

- **Autres**

Sans Objet

Eléments financiers :

Le Coût Estimatif intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Il est évalué à 102 000 € HT aux conditions économiques de 01/2025 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de janvier 2025	**PHASE EP**
Foncier	
Acquisitions de données	8 000
Etudes et autres missions	7 000
MOE	67 000
MOA	15 000
Provision pour risques	5 000
TOTAL	102 000
Date prévisionnelle de fin des études préliminaires	Fin 2027
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	ING : 135.5 TP01 : 130,7
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Novembre 2025
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu *(indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) :* • d'un taux d'indexation du TP01, de 1,5 % en 2025, 1,9 % en 2026, 2.5 % en 2027, et 2,6 % par an à compter de 2028 ; • et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2025 et 2026 et 2.2 % par an à compter de 2027.	

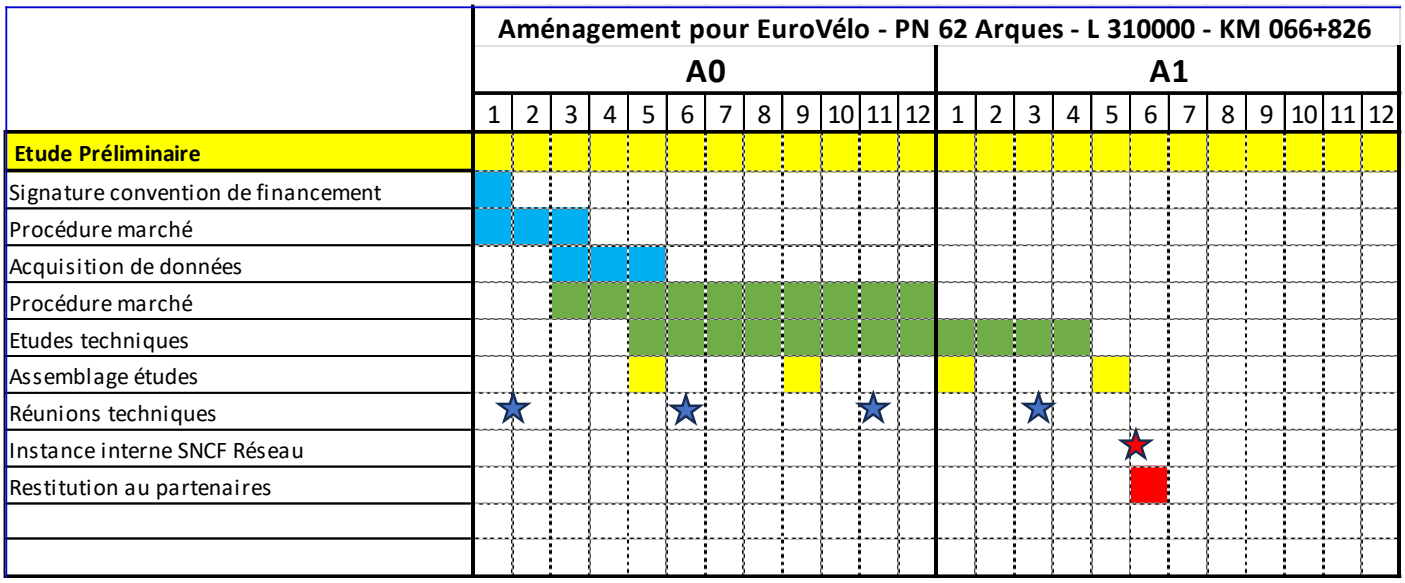
Convention de financement

Annexe 3

« Délais prévisionnels »

Eléments de calendrier :

La durée prévisionnelle de réalisation des études préliminaires est estimée à 18 mois à compter de l'ordre de lancement de la phase par SNCF Réseau.



Ce planning prévisionnel est indiqué en considérant un démarrage de l'étude en octobre 2026, après signature de la convention de financement.

Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

- **Financements**

Sans objet

- **Concertation**

Sans objet

- **Procédures administratives**

Sans objet pour cette phase études pour la partie ferroviaire.

- **Etudes**

La convention de financement fera l'objet d'autorisation et validation nécessaires par une délibération ou commission au département du Pas-de-Calais ainsi qu'un comité interne SCNF Réseau.

- **Foncier**

Les acquisitions foncières qui pourraient être nécessaire ne sont pas encore connues.

- **Travaux**

Sans objet pour cette phase.

- **Essais et mise en service**

Sans objet pour cette phase du projet

- **Mesures compensatoires**

Sans objet

- **Autres**

Sans objet

Convention de financement

Annexe 4

« Calendrier prévisionnel des appels de fonds »

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Période d'appels de fond	4ème trimestre 2026 (Acompte)	2ème trimestre 2027	4ème trimestre 2027	2ème trimestre 2028	DGD	Total
Taux des appels de fonds	20%	30%	30%	10%	10%	100 %
Montant en € courant	21 200	31 800	31 800	10 600	10 600	106 000

➢ Domiciliation de la facturation

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes :

Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique

Département du Pas-de-Calais, Service Pilotage et Programmation
Rue Ferdinand Buisson, 62018 ARRAS Cedex 9
Numéro engagement juridique : sera communiquée après signature de la présente convention.
Nr téléphone : 03 21 21 68 02

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unité Credit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
Département du Pas de Calais	226 200 012 00012	FR 76 226 200 012
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Exemple de principe

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet) (Intitulé du projet)
Période du :
Phase :

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

Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.

Exemple de principe

Le décompte général et définitif sera construit selon le modèle suivant :

Direction régionale bretagne pays de la loire
1rue Marcel Paul – Bât Le Henner - BP 34112
44041NANTES CEDEX 01

Convention de financement n°

Décompte Général de Définitif

Intitulé opération

Convention signée le XXX **Montant financé XXX**

Le présent décompte, conforme aux écritures selon la décomposition suivante par nature des dépenses est de : XXXXXX

Nature des dépenses	Montant en € courants
Achats Travaux	
MOA SNCF Réseau	
MOE SNCF Réseau	
.....	
.....	
.....	
Total général en € courants HT	**- €** **- €**

Fait à Nantes, le

Convention de financement

Annexe 5

« Listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux »

Sans Objet

Convention de financement

Annexe 6

« Descriptifs des moyens de communication et calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication ».

Sans Objet

Convention de financement

Annexe 7

« Engagement individuel de confidentialité (EIC) »

Sans objet

CONVENTION DE FINANCEMENT

CONDITIONS GENERALES

(FINANCEURS PUBLICS)

SOMMAIRE

Article 1. Documents contractuels 6

Article 2. Définition 6

Article 3. Objet des Conditions Générales 8

Article 4. Engagement du Projet 8

Article 5. Maîtrise d'ouvrage / Maîtrise d'ouvrage unique / Maîtrise d'ouvrage mandatée 8

Article 6. Suivi de l'exécution du Projet 9

6.1 SUIVI DU PROJET 9

6.2 COMITE DE PILOTAGE 9

6.3 COMITE TECHNIQUE ET FINANCIER 11

Article 7. Financement du Projet 12

7.1 DEFINITION DU COUT ESTIMATIF INITIAL 12

7.2 CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE 13

7.3 BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION 13

7.4 PLAN DE FINANCEMENT 13

7.5 CADUCITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS 14

7.6 COMPENSATION DES CHARGES D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE ULTERIEURES GENEREES PAR LES PROJETS D'INVESTISSEMENTS REALISES A LA DEMANDE DE TIERS 15

Article 8. Frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau 16

Article 9. Financements européens 16

9.1 DEMANDE DE FINANCEMENTS EUROPEENS 16

9.2 INTEGRATION DU FINANCEMENT EUROPEEN AU PLAN DE FINANCEMENT 17

9.3 REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN 17

9.4 GESTION DE LA SUBVENTION 17

9.5 FRAIS 18

Article 10. Gestion des écarts 18

10.1 DEFINITION DES COUTS DE REFERENCE 18

10.2 REPARTITION DES ECONOMIES DE COUTS 19

10.3 REPARTITION DES COUTS SUPPLEMENTAIRES 19

10.4 GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION 20

10.5 REFUS DE MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT 21

Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif 21

11.1 PRINCIPES 21

11.2 CALCUL DE LA PENALITE POUR DEPASSEMENT DU DELAI DE REALISATION 22

11.3 CALCUL DE LA PENALITE ENCOURUE POUR DEPASSEMENT DU COUT ESTIMATIF INITIAL 22

11.4 PLAFOND GLOBAL DES PENALITES 23

11.5 CIRCONSTANCES EXONERATOIRES 23

11.6 MISE EN ŒUVRE DES PENALITES EN FIN DE PROJET 25

Article 12. Appel de fonds 26

12.1 APPELS DE FONDS ET SOLDE 26

12.2 CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS 27

12.3 DELAI DE PAIEMENT 27

12.4 MODALITES DE PAIEMENT 27

Article 13. Fiscalité 27

Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde 28

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics 28

Article 16. Bilan 29

Article 17. Entrée en vigueur et durée 29
17.1 ENTREE EN VIGUEUR 29
17.2 EXPIRATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT 29
Article 18. Résiliation 30
18.1 RESILIATION POUR IMPOSSIBILITE D'EXECUTION 30
18.2 RESILIATION POUR FAUTE 30
18.3 PROCEDURE 30
Article 19. Modifications 31
Article 20. Cession / Fusion 31
Article 21. Propriété intellectuelle 31
Article 22. Communication 32
Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité 33
23.1 INFORMATIONS CONFIDENTIELLES 33
23.2 CONFIDENTIALITE 34
Article 24. Notifications – Élection de domicile 34
24.1 NOTIFICATIONS 34
24.2 ÉLECTION DE DOMICILE 35
Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable 35
25.1 PROCEDURE AMIABLE 35
25.2 PROCEDURE DE CONCILIATION 35
25.3 PROCEDURE CONTENTIEUSE 36
25.4 INTERPRETATION DES DOCUMENTS CONTRACTUELS 36
25.5 DROIT APPLICABLE 37

Préambule

En application des dispositions légales et réglementaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national et ses installations de service.

L'article L.2111-9 précise notamment que « *la société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale […] le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;* »

Compte tenu de la contribution du réseau ferré national au développement économique et social du pays et à son aménagement, l'Etat, les collectivités publiques et leurs délégataires sont autorisés à contribuer à son financement dans le respect des règles prévues par le Code des transports et le Code général des collectivités locales.

Pour permettre la réalisation de projets d'investissements sur le réseau ferré, SNCF Réseau conclut des conventions de financement avec :

- L'État,

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) ou privés chargés de missions de service public

Ces conventions traduisent la volonté des parties d'établir des relations transparentes et équilibrées pour réaliser leurs projets au meilleur coût et dans le respect des délais et des programmes.

Dans ce cadre, la présente convention établit les quatre principes du financement des projets à réaliser sur le réseau ferré national :

- La totalité des coûts générés par les projets co-financés est prise en charge par les financeurs.
- Quel que soit le financement apporté par SNCF Réseau, le coût du projet inclut les charges de maitrise d'ouvrage et de fonctions supports de SNCF Réseau, il comprend une provision pour risques qui est fixée conformément aux normes usuelles de la profession en fonction de la complexité, de la durée et de la nature du projet
- SNCF Réseau n'est susceptible d'être mis en responsabilité que pour des fautes prouvées dans l'exercice de sa maitrise d'ouvrage.
- Les financeurs publics bénéficient d'une information fiable et régulière sur l'avancement du projet et d'un droit d'accès ponctuel aux données économiques et techniques des projets qu'ils financent.

Chaque Convention de Financement définit les conditions de financement, les objectifs du Projet, les conditions d'exécution des études et/ou des travaux nécessaires à la réalisation des opérations de développement et d'aménagement du réseau ferré national et de ses installations de service dans le respect de la maîtrise des coûts et des délais de réalisation.

Article 1. Documents contractuels

Chaque Convention de Financement comprend :

D'une part, les présentes **Conditions Générales**, qui fixent les principes juridiques relatifs au financement par des Financeurs Publics et aux conditions de réalisation des études et/ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage.
D'autre part, une à sept annexes qui précisent les conditions spécifiques à chaque projet :

- **L'Annexe [1]** « **Conditions Particulières** », qui définit les hypothèses structurantes du projet, à savoir les objectifs, les fonctionnalités et la description technique précise du programme d'opération, les conditions de réalisation telles qu'elles sont connues à date, ainsi que le Plan de financement et les délais de la Phase ou des Phases du Projet à réaliser ;

- **L'Annexe [2]** « **Coûts** », qui définit les modalités de calcul et d'évolution des coûts estimés du Projet, tel que défini dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». Cette Annexe comprend également une décomposition précise des coûts par poste de dépenses détaillant notamment les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'études/travaux avec une décomposition précise des coûts correspondants et de la provision pour risques (identifiés et non identifiés) associée par élément technique ou mutualisée ;

- **L'Annexe [3]** « **Délais prévisionnels** » qui décrit les éléments prévisionnels de calendrier et de phasage du Projet ;

- **L'Annexe [4]** « **Calendrier prévisionnel des appels de fonds** » qui détaille les prévisions d'appels de fonds en application de l'article 12.2 des présentes Conditions Générales. Il comprend également le modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées pour chaque co-financeur, le modèle de demande de versement et le modèle de bilan financier et de décompte général définitif (DGD) pour le solde de l'opération.

Les Conventions de Financement portant sur la réalisation de travaux décidés au terme d'études préalables comprendront également :

- Une **Annexe [5]** listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux ;

- Une **Annexe [6]** comprenant un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication ;

- Une **Annexe [7]** « Engagement individuel de confidentialité (EIC) ».

Article 2. Définition

« **Financeur(s) Public(s)** » désigne(nt) individuellement ou ensemble, l'État, 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) ou privés chargés de missions de service public, ainsi que les délégataires de ces entités.

Ensemble, SNCF Réseau et les Financeurs Publics sont désignés dans la Convention de Financement individuellement en tant que « **Partie** » et ensemble en tant que les « **Parties** ».

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de la Phase ou des Phases du Projet objet de la Convention de Financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à la réalisation du Projet ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Coût Estimatif Initial** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) à la signature de la Convention de financement.

« **Coût Estimatif à Terminaison** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants), dont l'évolution est suivie tout au long de la réalisation du Projet à partir du Coût Estimatif Initial.

« **Coût Final** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre de la Convention de Financement afin de réaliser le Projet. Le Coût Final est exprimé en euros courants.

« **Euros constants** » vise les prix constants, c'est-à-dire tels qu'ils sont indiqués en valeur d'une année de référence fixée dans la Convention de Financement.

« **Euros courants** » vise les prix courants c'est-à-dire les prix en valeur réelle corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence exprimée en euros constants.

« **Infrastructure(s)** » désigne les biens et installations mobiliers et immobiliers appartenant à SNCF Réseau, relevant du réseau ferré national et/ou de ses installations de service, dont SNCF Réseau est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

« **Projet** » signifie un ensemble d'études et de travaux qui, en considération de leur objet, des procédés techniques utilisés ou de leur financement ne peuvent être dissociés et que le maître d'ouvrage a décidé d'exécuter dans une même période de temps et sur une zone géographique donnée. Un Projet répond à un programme fonctionnel, à savoir un ensemble fonctionner dont la mise en service ne nécessite pas d'adjonction. Celui-ci décrit les objectifs du Projet, les fonctionnalités et les niveaux de performance attendus et en précise les principales caractéristiques en rapport avec ces objectifs.

« **Phase** » signifie étape du cycle de vie d'un Projet définie par un programme ou un programme et des études complémentaires, un délai et un coût en euros constants et en euros courants, et s'inscrivant dans les conditions contractuelles du Projet.

« **Plan de financement** » désigne la répartition par « Partie » ou par Financeur Public de la prise en charge du Besoin de Financement. Cette répartition s'exprime en pourcentage et en

euros courants. En cas de divergence entre les pourcentages et les euros courants, les euros courants prévaudront.

« Provision pour risques » désigne la réserve financière constituée pour couvrir les risques identifiés ou non identifiés et imprévus.

Article 3. Objet des Conditions Générales

Les présentes Conditions Générales ont pour objet de détailler le cadre juridique et financier régissant la réalisation et le financement des études et/ ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage concernant les Infrastructures, telles que définies à l'article 2 ci-avant.

Article 4. Engagement du Projet

Les conditions spécifiques d'engagement propres à chacun des Projets financés dans le cadre d'une Convention de Financement sont définies dans les Annexes aux présentes Conditions Générales.

L'engagement de réalisation des différentes phases du Projet se fait dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties.

Dans l'hypothèse de la conclusion d'une même convention de financement ayant pour objet plusieurs phases, les Parties conviennent qu'un ou des point(s) d'arrêt sera(ont) fixé(s) avant l'engagement de la phase suivante, afin de vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation, notamment financières, de la Phase à venir. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

Article 5. Maîtrise d'ouvrage / Maîtrise d'ouvrage unique / Maîtrise d'ouvrage mandatée

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

Lorsque la Convention de Financement a pour objet des études et/ou des travaux relatifs à des biens et installations relevant de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » précise, conformément à l'article L. 2422-12 du code de la commande publique, les prestations, les conditions d'exercice et la répartition de la maitrise d'ouvrage du Projet entre les différentes Parties.

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

Article 6. Suivi de l'exécution du Projet

6.1 Suivi du Projet

L'exécution de la Convention de Financement nécessite un dialogue de gestion permanent entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier du Projet.

En particulier, SNCF Réseau s'engage à :

- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics de l'avancement technique du Projet (calendrier, atteinte des objectifs, difficultés rencontrées, proposition d'évolution du Programme fonctionnel le cas échéant…) ;
- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics des évolutions et risques d'évolutions éventuels du Coût Estimatif à Terminaison du Projet, et leurs causes en tenant compte notamment de l'évaluation à date des risques ;
- alerter le plus tôt possible les Financeurs Publics de tout risque de dépassement du Coût Estimatif Initial et à Terminaison du Projet ou du délai prévisionnel de réalisation du Projet.

Il est donc institué entre les Parties, à compter du jour de l'entrée en vigueur de la Convention de Financement, un Comité de Pilotage qui aura pour vocation d'être le lieu de concertation et d'échange entre les Parties.

À défaut de précisions au sein de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », les stipulations des articles 6.2 et 6.3 ci-dessous s'appliquent.

6.2 Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé des représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics désignés selon les modalités précisées dans le cadre de l'Annexe [1] « Conditions Particulières » joint aux présentes Conditions Générales.

Ce Comité de Pilotage a pour objet :

- De veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention de Financement ;

- De partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par SNCF Réseau. Dans le cas d'un Projet comportant plusieurs phases, les Parties conviennent notamment qu'en cours ou à l'issue de chaque phase et si l'Annexe [1] « Conditions Particulières » le prévoient, avant le lancement de la suivante, le Comité de Pilotage devra être réuni pour établir un point sur l'avancement matériel du Projet, notamment sur la tenue des délais, ainsi que sur la mise à jour du suivi financier du Projet, impliquant une actualisation des conditions financières du Projet, ainsi que de l'évaluation des risques ;

- S'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau veille à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du projet.

- De déterminer jusqu'à quel point les délais de réalisation des études sont conformes aux engagements pris et/ou pour les travaux sont conformes aux études ;

- De déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;

- De s'accorder sur des orientations du Projet et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau ou tout financeur juge utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constate un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant.

- D'approuver toute modification de programme demandée par un Financeur Public ou un tiers après analyse de sa faisabilité et de son impact ;

Le Comité de Pilotage se réunit au minimum une fois par an afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, etc.) ou à la demande de l'un des Financeurs Publics ou de SNCF Réseau. L'Annexe [1] « Conditions Particulières » pourra venir préciser le rythme des réunions du Comité de Pilotage afin de l'adapter à la nature et à l'importance du Projet.

SNCF Réseau fournit au Comité de Pilotage, dans des délais raisonnables de minimum d'une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet de la Convention de Financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la Provision pour Risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité de Pilotage.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau ou d'un Financeur Public, le Comité de Pilotage peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en

question les termes de la Convention de Financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit conclu entre les parties.

Dans le cas où les Parties n'arrivent pas à trouver un accord lors du Comité de Pilotage sur les conditions de poursuite du Projet, elles mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce différend à l'amiable dans les conditions prévues à l'article 25 de la présente Convention de Financement.

En cas de désaccord des Parties, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité au 10.3), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au Comité de Pilotage.

6.3 Comité Technique et Financier

Le Comité Technique et Financier est composé des représentants techniques des Financeurs Publics et de SNCF Réseau désignés selon les modalités précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » jointe aux présentes Conditions Générales.

Le Comité Technique et Financier du Projet se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin. En cas de dérogations nécessaires en raison de la nature et de la durée limitée du Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » définit le nombre de réunions du Comité Technique et Financier qui doit être mis en place dès le début du Projet et se réunir au moins une fois avant la fin des études et/ou travaux considérés.

SNCF Réseau fournit en amont les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé

Ce Comité Technique et Financier a notamment pour objet :

- Le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues entre les Parties ;
- D'instruire et de préparer les décisions à prendre en Comité de Pilotage ;
- Le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- Le suivi de l'évolution du Coût Estimatif à Terminaison ;
- Le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;
- Le partage sur la situation à date du projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la Provision pour risques, et son impact sur le Coût Estimatif à Terminaison du Projet, en vue d'alerter le Comité de Pilotage sur tout risque de dépassement ;
- Le partage – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;
- Le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Ces missions et sa composition pourront être précisées et complétées par les Parties dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité Technique et Financier. Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un [1] mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le Comité de Pilotage ci-avant.

Article 7. Financement du Projet

7.1 Définition du Coût Estimatif Initial

Figure dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », pour chaque phase du Projet, le coût prévisionnel de toutes les dépenses nécessaires aux études et/ ou aux travaux de la Phase financée aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- Quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre ;
- Les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support, que ce soit les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou les frais de maîtrise d'ouvrage mandatée notamment pour les missions suivantes :
  - Organisation du Projet,
  - Direction et supervision de la maitrise d'œuvre,
  - Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,
  - Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
  - Gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
  - Gestion administrative,
  - Actions en justice,
  - Gestion comptable et des règlements,
  - Gestion des relations avec les financeurs,
  - Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
  - Evaluations économiques et socio-économique,
  - Réalisation de reporting,
  - Clôture de projet,

- La Provision pour risques et aléas allouée pour chacun des éléments de coût

Ces coûts sont listés et définis dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et dans l'Annexe [2] « Coûts » en prenant en compte la spécificité du Projet financé et la bonne information du ou des Financeur(s) Public(s). L'ensemble des coûts identifiés par SNCF Réseau et approuvé par les Parties préalablement à l'engagement du Projet ou de chaque phase du Projet constitue le « Coût Estimatif Initial ».

7.2 Conditions économiques de référence

Le Coût Estimatif Initial ou à Terminaison de la Phase ou des phases du Projet, objet de la Convention de Financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « Conditions Économiques de Référence ».

Les Conditions Économiques de Référence sont définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de la Phase ou des phases du Projet financé dans le cadre de la Convention de Financement et exprimé en euros courants et est précisé dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » devra définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation du Projet dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

L'évolution du Besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques projetées de réalisation, dépend notamment :

- Du calendrier prévisionnel de réalisation des études et/ou des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;

- De la complexité du projet et des risques associés ;

- De l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des études à réaliser ou des travaux prévus.

7.4 Plan de financement

Le Plan de financement est décomposé par phase du Projet.

Dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », le Plan de financement est établi sous la forme d'un tableau définissant, pour chaque Phase du Projet, l'engagement financier de chaque Financeur Public exprimé :

- En pourcentage du Besoin de financement,

- En euros courants.

Dans l'hypothèse d'une même convention ayant pour objet plusieurs Phases d'un Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut prévoir que les financements d'une Phase d'un Projet non dépensés à l'issue de cette Phase pourront être utilisés par les Parties pour la Phase immédiatement suivante du Projet.

Le Plan de financement convenu entre les Parties dans le cadre des Annexes aux présentes Conditions Générales doit à tout moment couvrir l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté régulièrement par les Parties afin de couvrir à tout moment l'intégralité du Besoin de financement d'une phase du Projet ou de plusieurs phases du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Phases.

En tout état de cause, le Comité de Pilotage est saisi au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des cofinanceurs également.

7.5 Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement, SNCF Réseau n'a pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée soit de son report.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du Projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires listées à l'article 12.4 de la présente Convention de Financement.

En cas de survenance d'un tel événement, les Financeurs Publics s'engagent à modifier les décisions attributives des financements relatifs au Projet afin d'adapter en conséquence la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux ou toute autre date à compter de laquelle court le délai de caducité de versement des sommes dues en application desdites décisions.

Dans l'hypothèse où le délai entre la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement et la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux devrait excéder douze (12) mois, les Parties conviennent de se réunir pour envisager les suites à donner à la Convention de Financement.

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 « Modification » des présentes Conditions Générales.

7.6 Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures générées par les Projets d'investissement

Les Projets d'investissement réalisés peuvent générer des variations à la hausse ou à la baisse des charges d'entretien et de maintenance pour SNCF Réseau, qui ne relèvent pas du Besoin de financement tel que défini à l'article 7.3 ci-dessus.

Dans l'hypothèse où ces charges augmentent et que cette augmentation n'est pas compensée par d'éventuelles recettes nouvelles résultant des Projets d'investissement, la différence entre cette augmentation de charges et l'éventuelle augmentation des recettes doit être compensée à SNCF Réseau selon les modalités prévues au présent article.

Le présent article ne s'applique pas aux Projets d'investissement de renouvellement du réseau ferré national.

7.6.1 Modalités de financement de la compensation des charges ultérieures des Projets d'investissement à la demande de tiers (ponts-rails, ponts-routes, autoroutes ferroviaires, réouverture de capillaires fret non circulées depuis 5 ans au moins)

Les Parties conviennent que le(s) Financeur(s) Public(s) concerné(s) sera(ont) engagé(s) à financer une compensation financière égale à l'ensemble des coûts actualisés d'entretien et de maintenance, hors coûts de renouvellement, nette des recettes nouvelles, éventuellement générés par ledit Projet d'investissement. Cet engagement devra intervenir au plus tard à la date de la signature de la Convention de Financement de la phase réalisation par SNCF Réseau. Il constituera un élément substantiel et une condition préalable à l'engagement de SNCF Réseau de démarrer la phase de réalisation des travaux prévus.

Les modalités de financement de cette compensation au bénéfice de SNCF Réseau seront définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », en particulier la durée de cette compensation.

Le montant de cette compensation financière sera évalué par SNCF Réseau à l'issue des études Avant-Projet/Projet. Elle fera l'objet d'une réévaluation à la date d'achèvement des travaux financés par la Convention de Financement au regard des conditions économiques et techniques de réalisation du Projet d'investissement. SNCF Réseau s'attachera notamment à examiner l'intégralité des recettes nouvelles qui pourraient être générées, par le Projet d'investissement. SNCF Réseau tiendra compte des coûts moyens d'entretien observés sur le réseau ferré national par catégorie d'objet et pour le type de ligne concernés.

SNCF Réseau fournira les hypothèses retenues pour l'appréciation de cette compensation et fournira, le cas échéant, les éléments nécessaires à la réalisation d'une contre-expertise de la part des Financeurs Publics. Dans le cas d'une opération de modernisation du réseau existant, cette appréciation tiendra compte des éventuelles économies de maintenance induites par celle-ci.

7.6.2 Modalités de financement de la compensation des charges ultérieures des Projets d'investissement de développement (y compris de modernisation, mais à l'exclusion de la réouverture de capillaires fret non circulées depuis 5 ans au moins)

Dans le cas où le projet d'aménagement génèrerait des surcoûts de maintenance et d'exploitation supplémentaires non compensées par des recettes supplémentaires, une contribution sera versée à SNCF Réseau par le règlement d'une redevance particulière (surpéage), sous réserve que la tarification correspondante fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), dans le cadre de son examen du montant global des péages. Cette redevance particulière sera réglée conformément aux dispositions qui figureront dans le document de référence du réseau de SNCF Réseau.

Article 8. Frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau

Le Besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.

Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support calculés par SNCF Réseau sont estimés en fonction de la nature du Projet. Cette estimation est intégrée dans le Besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses du Projet, les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support font l'objet d'un suivi par les Parties dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier visés à l'article 6 des présentes Conditions Générales.

En cas de réalisation de la phase du Projet pour un coût inférieur à 95% du Coût Estimatif Initial, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé à SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre de la Convention de Financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le Comité de Pilotage et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Les cas de pénalités imputables à SNCF Réseau sur les frais de maîtrise d'ouvrage sont traités à l'article 11.

Article 9. Financements européens

9.1 Demande de financements européens

Si le Projet ou une ou plusieurs phases du Projet financé(es) au titre de la Convention de Financement est éligible à un financement européen et dans l'hypothèse où un financement européen serait envisagé par les Parties, SNCF Réseau constitue et dépose, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à lui fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou des phases du Projet, SNCF Réseau dépose la demande de financement européen le plus tôt possible afin d'obtenir de la (des) autorité(s) compétente(s) un avis de principe permettant aux Parties de se positionner sur la poursuite du Projet ou de la phase du Projet concernée.

En cas de refus de la demande de financement ou si le montant du financement accordé est inférieur au montant demandé, SNCF Réseau ne supporte aucune responsabilité vis-à-vis des autres Parties.

9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, le Besoin de financement du Projet ou de chaque phase du Projet doit à tout moment être intégralement couvert par le(s) Financeur(s) Public(s).

Dès que la subvention européenne est notifiée à SNCF Réseau, elle est déduite du Plan de financement du projet. Le calendrier des appels de fond de(s) Financeur(s) Public(s) est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau.

Compte tenu du caractère incertain du versement des subventions européennes attendues et en cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Financeur(s) Public(s) s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet ou des Phases du Projet. Ces contributions feront l'objet d'un appel de fond complémentaire.

9.3 Réduction du financement européen

Une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori.

Il appartient à SNCF Réseau, dûment bénéficiaire de la subvention européenne accordée, de diligenter la conduite du Projet et des certificats correspondants de façon à ce que le montant effectif versé corresponde au montant maximum notifié.

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de réduire le montant de la subvention versée au titre du Projet, dont le fait générateur n'est pas une carence de SNCF Réseau au titre de l'article 9.4 ci-après, le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à maintenir tout au long de le Convention de Financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

9.4 Gestion de la subvention

SNCF Réseau assure la gestion administrative du financement européen obtenu.

SNCF Réseau s'assure à cet égard que l'assiette des dépenses prises en compte au titre du financement européen respecte les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne.

SNCF Réseau s'engage également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au Projet.

SNCF Réseau fournit au plus tôt, après notification, au(x) Financeur(s) public(s) un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont il est bénéficiaire.

9.5 Frais

Les frais de préparation du dossier de la demande de financement européen et les frais de gestion relatifs à la mise en œuvre du financement sont intégrés dans le coût du Projet ou de la phase du Projet ainsi financé. Ils intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

Ces frais sont intégrés dans les frais de maîtrise d'ouvrage à l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et sont susceptibles d'évoluer.

Article 10. Gestion des écarts

10.1 Définition des coûts de référence

Les Coûts Estimatifs Initiaux pris en compte au titre du présent article relatif à la Gestion des Ecarts sont les suivants :

- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement d'études, le coût de référence sera le Coût Estimatif Initial des études établi par SNCF Réseau et indiqué dans la Convention de Financement.

- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement de travaux :

    - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial fixé dans les études d'avant-projet (le « coût AVP »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût AVP » exprimé en euros constants ;

    - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial résultant des études de Projet (le « coût PRO »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût PRO » exprimé en euros constants.

10.2 Répartition des économies de coûts

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est supérieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet et que parallèlement le Besoin de financement définitif est inférieur au Besoin de financement initial, l'économie de Besoin de financement complémentaire à apporter est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Le cas échéant, SNCF Réseau procède au reversement du trop-perçu dans les conditions précisées à l'article 12.1 des présentes Conditions Générales.

10.3 Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution de la Convention de Financement et quelle qu'en soit la cause, le(s) Financeur(s) Public(s) en est(sont) informé(s) par SNCF Réseau dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'article 6.

En conséquence, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) et au Comité de pilotage, une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement de la phase du Projet ou du Projet.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau aux Financeur(s) Public(s) et au Comité de pilotage dans les meilleurs délais dès qu'elle aura eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et lorsque cela est possible au minimum six (6) mois avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau considère que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial sera examiné en comités techniques et financier, puis en Comités de pilotage sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau et le cas échéant des analyses complémentaires.
Avant toute mobilisation de financement supplémentaire, SNCF Réseau s'engage à rechercher toutes les pistes d'économies permettant de limiter les impacts coûts et plannings à programme d'opération constant et à adapter le cas échéant le programme d'opération aux financements disponibles, sous réserve de la validation par le comité de pilotage des modifications de programme correspondantes.

Le(s) Financeur(s) Public(s) et/ou le Comité de pilotage dispose(nt) d'un délai de 2 mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii) pour faire part de sa (leur) décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par le(s) Financeur(s) Public(s) de sa (leur) décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraine l'application des dispositions de l'article 10.5 des présentes Conditions Générales.

En tout état de cause, un avenant à la Convention de Financement sera établi dans un délai de 2 mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au Coût Estimatif Initial soit réparti entre les Financeurs Publics selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Le cas échéant, si et seulement si sa responsabilité est engagée selon les conditions fixées à l'article 11 ci-dessous, le maître d'ouvrage pourra être conduit à contribuer au besoin de financement par le versement de pénalités. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du Coût Estimatif Initial ne serait constaté par les Parties qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par la phase du Projet ou du Projet, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii) leur répartition par poste de coût et par Financeur(s) Public(s). Dans la mesure où SNCF Réseau ne contribue pas au financement du projet, et si malgré ces mesures il était constaté en fin de projet un dépassement du besoin de financement, les coûts supplémentaires ne pourront être pris en charge par le maitre d'ouvrage que dans les conditions prévues à l'article 11 de la présente convention de financement.

10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la présente convention. Une réunion du Comité de Pilotage sera organisée dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, le(s) Financeurs(s) Public(s), après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues et de hausses d'indices seront prises en charge par le(s) Financeurs(s) Public(s). En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

En cas de baisse, les sommes seront répercutées à(aux) Financeurs(s) Public(s), à due concurrence.

Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivant la réunion du Comité de Pilotage.

10.5 Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus du(des) Financeur(s) Public(s) de compléter par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements du(des) Financeur(s) Public(s) n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par les présentes Conditions Générales :

(i) SNCF Réseau pourra suspendre pour une durée limitée à 3 mois et/ou pourra arrêter le Projet ou la phase du Projet concernée ;

(ii) SNCF Réseau pourra unilatéralement résilier la Convention de Financement dans les conditions prévues à l'article 18 « Résiliation » des Conditions Générales.

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention de Financement en raison du refus d'un ou plusieurs Financeurs Publics de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, le(s) Financeur(s) Public(s) suscitant le retard dans leur engagement supportera(ont) seul(s) les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention ou (ii) de la résiliation de la Convention de Financement. En conséquence, il(s) indemnisera(ont) intégralement SNCF Réseau :

(i) De toutes les sommes dues par cette dernière, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elle par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt du Projet ou de la phase du Projet ;

(ii) Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où le(s) Financeur(s) Public(s) refuserai(en)t de verser à SNCF Réseau ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de la phase du Projet ou du Projet, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif

11.1 Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) de dépassement du Coût Estimatif Initial de la phase du Projet ou du Projet financé, tel que défini à l'article 10 de la Convention de Financement, le(s) Financeur(s) public(s) pourra(ont) appliquer à SNCF Réseau des pénalités

dans les conditions prévues au présent article, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de la Convention de Financement.

Une pénalité de retard dans la réalisation du Projet ou une pénalité de dépassement du Coût Estimatif Initial ne peut être infligée à SNCF Réseau que si une faute, dont il est prouvé qu'elle lui est directement imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du Coût Estimatif Initial.

Dans ce cas, SNCF Réseau fournit les pièces justificatives, dans la limite de ses obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

En tout état de cause, les financeurs peuvent diligenter un audit dans le cadre de l'article 15.

Les pénalités applicables au titre du présent article sont plafonnées à 10% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la Phase du Projet, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation est le délai prévu à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Délais prévisionnels », auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des évènements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires » qui seraient survenus.
La pénalité de retard peut se déclencher dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à [3/1000ème] du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de jours de retard.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet financé, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Au sens de la présente Convention de Financement, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le Coût Estimatif Initial et à Terminaison et sont définis à l'article 7.1 ci-dessus.

La pénalité de retard n'est pas infligée par chaque financeur public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en € constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de Financement) est le Coût Estimatif Initial à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Coûts prévisionnels » y compris provision pour risques, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un ou plusieurs des évènements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires ».

La pénalité peut se déclencher dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à [5/1000ème] du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de dépassement du coût.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet concerné, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».
La pénalité n'est pas infligée par chaque Financeur Public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.4 Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des articles 11.2 et 11.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

11.5 Circonstances exonératoires

11.5.1 Définition

SNCF Réseau ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du Coût Estimatif Initial et ne pourra se voir infliger aucune pénalité dans les hypothèses suivantes :

a) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial résultant de l'action d'un tiers et notamment :

- Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface ;
- Aléa politique, évènement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;
- Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe 1 « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet ;

Les retards ou dépassement du coût estimatif initial imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances exonératoires sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes exonératoires définies à l'article 11.5.1.

b) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :

- Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
- Toute découverte d'espèce protégée
- Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;

- Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, …) ;
- Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
- Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet.

c) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :

- Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens
- Prise de décision tardive des Financeurs Publics

d) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :

- Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
- Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution du Projet, pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et sous réserve que SNCF Réseau n'en soit pas responsable, notamment dans la constitution des dossiers afférents ;
- Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
- Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux ;
- L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, SDRIF, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
- Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.

e) Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau ;

f) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement relevant de la force majeure défini comme tout évènement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui ne permet pas à SNCF Réseau d'exécuter ses obligations au titre de la présente convention en situation dégradée, voire qui ne permet plus à SNCF Réseau de pouvoir les assurer.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la présente Convention de Financement, les cas suivants :

(i) La guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages, les vols ;

(ii) Les cataclysmes naturels tels que les vents forts, tempêtes, cyclones, tremblements de terre, raz de marée, inondations, destruction par la foudre ;

(iii) Les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;

(iv) Les pandémies.

La survenance des évènements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

11.5.2 Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau identifie la survenance d'un événement pouvant constituer une Circonstance Exonératoire au sens du présent article 11.5.1, elle le notifie immédiatement par écrit motivé au(x) Financeur(s) Public(s) et lui (leur) adresse dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'événement au regard des délais de réalisation de la phase du Projet ou du Projet et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet événement.

S'ils entendent contester la validité de cette position, le(s) Financeur(s) Public(s) notifie(nt) à SNCF Réseau par écrit dans le délai de deux mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé de cette prétention. Pendant ce délai de deux mois, SNCF Réseau doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'événement constituant une Circonstance Exonératoire sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Parties à l'issue de ce délai d'un mois, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales.

Si la demande de SNCF Réseau de prise en considération de Circonstances Exonératoires n'est pas contestée dans le délai de deux mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances Exonératoires.

11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet

Les stipulations du présent article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau dans les termes et conditions de l'article 10 ci-dessus.

A cet égard, dans le cadre du Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau fournit au(x) Financeur(s) Public(s) un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du Coût Estimatif Initial et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le Comité de Pilotage évoque les pénalités susceptibles d'être infligées à SNCF Réseau en une fois, au terme de la phase ou des phases du Projet objet de la convention de financement.

Les retards et dépassements de coûts sont ensuite constatés par le Comité de Pilotage une fois prononcée la fin de la phase du Projet ou du Projet, les Financeur(s) Public(s) validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 12. Appel de fonds

12.1 Appels de fonds et solde

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement du Projet ou de la phase du Projet financé, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.

  Après le démarrage des études et/ou des travaux prévu(e)s par le Projet ou la phase du Projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études et/ou des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et/ou des travaux visé par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.

- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase du Projet ou du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif. Sauf à ce que SNCF Réseau justifie de la non-présentation de ce solde, au-delà de ce délai, une pénalité d'un montant de 10% des frais de maîtrise d'ouvrage pour non-présentation du solde sera exigible.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut préciser, en tant que de besoin et sans déroger au présent article, les modalités d'appel de fonds.

12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Le montant des échéances prévisionnelles des appels de fonds fait régulièrement l'objet d'actualisations par SNCF Réseau, communiquées par celle-ci au(x) Financeur(s) Public(s) par tous moyens. Ces calendriers actualisés ne constituent pas une modification de la Convention de Financement.

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Réseau à chacun des Financeurs Publics conformément au calendrier le cas échéant actualisé, selon les modalités définis à l'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

12.3 Délai de paiement

Les Financeurs Publics conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Aucune réclamation ou contestation par un Financeur Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financeur Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financeur Public a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau. Le délai de règlement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne pourra reprendre qu'une fois résolu le différend entre le Financeur Public concerné et SNCF Réseau.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de **deux points** de pourcentage.

12.4 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

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

Chaque libellé de virement devra comprendre le numéro de la facture d'appel de fonds.

Article 13. Fiscalité

Les montants versés par le(s) Financeur(s) Public(s) au titre de la Convention de Financement sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA.

Tout paiement à SNCF Réseau d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Financeur Public concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

Le délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » visé ci-dessus démarre à compter de la plus tardive des deux dates suivantes : l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » de la convention de Financement.

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

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 des présentes Conditions Générales.

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics

Chaque Financeur Public peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau en informant en temps utile au moins 20 jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Le contrôle ne peut plus débuter après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de Financement.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de Financement, tel que prévu à l'article 10.3 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de Financement entre les Financeurs Publics.

Dans le cadre du contrôle par le(s) Financeur(s) Public(s), celui-ci (ceux-ci) aura(ont) accès aux documents administratifs, comptables et techniques ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Ils peuvent également demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qui serait raisonnablement utile concernant l'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Financeurs Publics à leur demande constituent des Informations Confidentielles au sens des présentes Conditions Générales.

Les personnes désignées ou mandatées, d'un commun accord entre SNCF Réseau et le ou les Financeur(s) Public(s) demandeur(s) pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'article 23 des présentes Conditions Générales, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'article 23.2 des présentes Conditions Générales.

SNCF Réseau conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

Les frais de la procédure de vérification sont à la charge du(des) Financeur(s) Public(s) ayant diligenté le contrôle.

Article 16. Bilan

En tant que de besoin, et sous réserve que cette obligation s'applique à l'Opération aux termes de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau réalise la présentation aux Financeurs Publics du bilan des résultats économiques et sociaux prévu à l'article L. 1511-6 du Code des transports (le « Bilan LOTI »).

Les coûts relatifs à la réalisation du Bilan LOTI sont supportés par les Financeurs Publics et intégrés au Coût Estimatif Initial.

Le Bilan LOTI du Projet est rendu public sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : https://www.sncf-reseau.com/fr/bulletins-officiels.

Article 17. Entrée en vigueur et durée

17.1 Entrée en vigueur

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties.

17.2 Expiration de la Convention de Financement

La Convention de Financement prend fin à la plus tardive des dates suivantes :

- Après le paiement du solde dû par les Parties au titre de la Convention de Financement ;

- En cas de financement européen, après la décision de l'autorité de contrôle de gestion du programme européen clôturant la phase de contrôle *a posteriori*.

Article 18. Résiliation

18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution

Au cas où un événement de quelque nature que ce soit rendrait impossible dans un délai prévisible la réalisation des études et/ou travaux financés, nonobstant toutes diligences raisonnablement possibles pour en atténuer les effets, chacune des Parties pourra à tout moment, et à défaut d'accord amiable, en prononcer la résiliation.

Concernant les Conventions de Financement portant sur des travaux, le délai prévisible s'entend d'une période d'au moins 12 (douze) mois.

18.2 Résiliation pour faute

La Convention de Financement peut également 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 de Financement.

18.3 Procédure

Toute résiliation au titre des articles 18.1 et 18.2 est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature de l'évènement ou des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

Toute résiliation de la Convention de Financement au titre du présent article 19 est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention de Financement est réglé conformément aux stipulations de l'article 25 des présentes Conditions Générales.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention de Financement, le(s) Financeur(s) Public(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au(x) Financeur(s) Public(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs Publics).

Article 19. Modifications

Sauf stipulation contraire prévues aux présentes Conditions Générales ou à l'Annexe [1] « Conditions Particulières », toute modification des Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la Convention de Financement.

Les Annexes ainsi modifiées complètent et remplacent les dispositions des Annexes préexistantes concernées.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées aux présentes Conditions Générales feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 20. Cession / Fusion

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement sans l'accord préalable de l'ensemble des Parties. À cet effet, la Partie souhaitant céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement devra communiquer par courrier recommandé avec demande d'avis de réception, au minimum deux (2) mois avant la date envisagée de la cession ou du transfert, le motif du projet de cession, une présentation détaillée des qualités économiques, financières techniques du cessionnaire ou du bénéficiaire du transfert, ainsi que tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la Convention.

Les autres Parties s'engagent à faire connaître leur décision écrite et motivée dans un délai d'un (1) mois à compter de la réception du courrier visé à l'alinéa précédent. Le silence gardé par les autres Parties passé ce délai vaut refus du projet de cession de la Convention de Financement.

La cession entraîne la substitution du cessionnaire dans les droits et obligations résultant de la Convention de Financement, soit pour la totalité en cas de cession totale, soit pour la partie de la Convention de Financement considérée en cas de cession ou de transfert partiel.

La cession ne donne lieu à aucune renégociation de la Convention de Financement.

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 21. Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention de Financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention de Financement restent la propriété de SNCF Réseau.

SNCF Réseau dispose à ce titre de l'intégralité des droits patrimoniaux de l'auteur attachés aux études en application des articles L. 122-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SNCF Réseau est seule juge de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Financeur(s) Public(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

Les résultats des études sont communiqués au(x) Financeur(s) Public(s) sans que cette transmission ne leur confère de droit sur ces éléments dans le respect de la réglementation fiscale applicable.

Chaque Partie respecte la confidentialité des documents et informations qui ont été fournis par les autres Parties et ne peuvent, sauf disposition législative ou réglementaire contraire, les publier ou les divulguer.

Article 22. Communication

L'Annexe [6] à la Convention de Financement comprend un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication.

SNCF Réseau informe le(s) Financeur(s) Public(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information relatif au Projet ou à la phase du Projet mentionnent de façon spécifique le logo de SNCF Réseau et citeront le(s) Financeur(s) Public(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

En cas de financement européen, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions en termes de publicité applicables à ce financement européen et à intégrer toute référence au(x) fond(s) européen(s) dans le cadre de la communication relative au Projet ou à la phase du Projet.

SNCF Réseau est chargée de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Financeurs Publics, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du Projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au Coût Estimatif Initial et à Terminaison.

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

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

Le Comité de pilotage peut proposer au cas par cas les dispositifs de communication qu'il juge utiles.

SNCF Réseau s'engage à fournir au(x) Financeur(s) Public(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau dans les documents concernés.

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

Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité

23.1 Informations Confidentielles

Constitue une Information Confidentielle aux fins de la Convention de Financement toute information signalée comme telle et qui peut être protégée au titre du savoir-faire, par le secret ou pouvant légitimement relever du secret des affaires.

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, dont les Parties peuvent avoir connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), et qui n'a en tout état de cause pas été rendu public ;

- Toute information, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), signalée comme confidentielle, ayant été transmise par toute personne appelée à prendre part ou à participer à la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement ;

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, qu'une des personnes habilitées a préparé pour les besoins de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement et qui contient, reflète et/ou utilise des informations décrites aux tirets ci-dessus.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les Données à Caractère Personnel éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles les Parties peuvent avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une Personne Physique Identifiée ou Identifiable. Est réputée être une « Personne Physique Identifiée ou Identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

Ne sont pas considérées comme des Informations 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.

23.2 Confidentialité

Les Parties gardent confidentielles toutes les Informations Confidentielles échangées dans le cadre de la Convention de Financement. En particulier, les financeurs prennent acte de l'obligation particulière de confidentialité pesant sur le gestionnaire d'infrastructure en application du code de la commande publique ou du code des transports et qui les obligent à lui garantir une confidentialité absolue sur les données sensibles du projet protégées par ces codes.

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [7] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;

- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement.

Les Parties ne peuvent pas 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 au titre de la Convention de Financement survivent 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.

Article 24. Notifications – Élection de domicile

24.1 Notifications

À défaut de stipulations spécifiques contraires fixées dans les Annexes, toutes les notifications effectuées au titre de la Convention de Financement doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Toute information verbale est confirmée par écrit selon les modalités prévues au présent article.

Pour être valable, et sauf dérogation prévue dans le cadre du règlement des différends, toute notification ou communication en vertu de la Convention de Financement doit se faire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par lettre recommandée électronique que les Parties s'engagent à accepter.

24.2 Élection de domicile

L'Annexe [4] « Calendrier des appels de fonds » précise la domiciliation de chacune des Parties.

Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention de Financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention de Financement ne serait pas réglé à l'amiable conformément à l'article 25.1 ci-dessous, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation visée à l'article 25.2 préalablement à la saisine des juridictions compétentes conformément à l'article 25.3 ci-dessous.

Dans le cadre du présent article, les notifications entre les Parties peuvent, par dérogation aux stipulations de l'article 24 des présentes Conditions Générales, être faites par courriel.

25.1 Procédure amiable

En cas de différend, quel qu'il soit, les Parties peuvent chacune, au moyen d'une notification aux autres Parties, désigner dans un délai de dix (10) jours ouvrés, un représentant du domaine d'activité concerné (opérationnel, technique, financier, juridique ou autre).

Si, au terme d'un délai **d'un (1) mois** après la désignation de ces représentants, le différend persiste après les échanges intervenus entre ceux-ci, les Parties pourront soumettre par écrit ce différend à un comité composé d'un représentant de haut niveau pour chaque Partie ou de la personne qu'il mandaterait.

Le comité visé à l'alinéa précédent se prononce sur le différend dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine.

25.2 Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable visée à l'article 25.1 peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau peut décider de suspendre le Projet ou la Phase du Projet concerné.

Si les autres Parties ne peuvent, à l'aune des éléments qui motivent la demande de la Partie soulevant le différend, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son

principe, ils proposent à cette Partie, dans le délai d'un mois précité, une démarche de conciliation préalable.

La Partie soulevant le différend se prononce dans un délai de sept (7) jours sur le principe de la démarche proposée.

En cas d'accord, les Parties désignent conjointement, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la formalisation de l'accord de principe un ou plusieurs conciliateurs, personnalités indépendantes spécialisées en matière juridique et/ou technique, selon la nature et l'importance du litige. Passé ce délai de quinze (15) jours, les Parties sont réputées avoir renoncé à la procédure de conciliation préalable.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée au(x) conciliateur(s) dès sa(leur) désignation, le délai laissé au(x) conciliateur(s) en vue de la remise du rapport de conciliation qui ne peut être inférieur à trente (30) jours ni supérieur à quatre-vingt-dix (90) jours à compter de sa saisine. Celui-ci remet son rapport sur le fondement des documents écrits qui lui est remis par les Parties. Le (Les) conciliateur(s) peut (vent) demander aux Parties la communication, dans les plus brefs délais de tout document ou pièce utile à l'analyse du différend.

Les Parties se prononcent sur le succès de la procédure de conciliation, le cas échéant en présence du ou des conciliateurs désignés, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la remise du rapport de conciliation.

25.3 Procédure contentieuse

Si le différend n'est pas réglé par la procédure de conciliation visée à l'article 25.2, il sera porté devant le tribunal administratif à l'initiative de la Partie qui le souhaite dans le ressort duquel est situé le siège social de SNCF Réseau, nonobstant la pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

25.4 Interprétation des documents contractuels

Sauf stipulations contraires dans les présentes Conditions Générales :

(a) Les titres attribués aux Articles et aux Annexes ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur leur interprétation.

(b) Les termes définis sont employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exige.

(c) Les Annexes ont pour objet de compléter les clauses du corps des Conditions Générales et l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». Les Conditions Particulières pourront adapter les dispositions des Conditions Générales sauf sur les articles 9 (Financements européens), 10.3 (Répartition des coûts supplémentaires), 10.4 (Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation), 11.4 (Plafond global des pénalités), 11.5 (Circonstances exonératoires), 12 (Appel de fonds).

(d) Les renvois à des textes législatifs ou réglementaires applicables à la présente Convention de Financement s'entendent également des textes, de quelque nature que ce soit, qui les modifient, les consolident ou leur succèdent.

(e) Les renvois à une convention ou un autre document renvoient également à ses annexes ainsi qu'aux modifications ou avenants dont la convention ou le document a fait - ou pourra faire - l'objet.

25.5 Droit applicable

Le droit applicable est le droit français.

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Bureau d'appui à la maîtrise d'ouvrage

RAPPORT N°31

Territoire(s): Audomarois
Canton(s): LONGUENESSE

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 21 SEPTEMBRE 2026

EUROVÉLOROUTE N°5-COMMUNE D'ARQUES - CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES DE L'AMÉNAGEMENT DU PASSAGE À NIVEAU 62 À ARQUES POUR L'EUROVÉLO 5

Le Conseil départemental, lors de sa séance du 30 janvier 2023, a approuvé le Plan Vélo départemental 2022 - 2027.

Il s'agit d'une déclinaison concrète du projet de mandat, puisque ce plan a pour ambition d'accélérer la transition des infrastructures, des équipements et des mentalités afin de faire du vélo une solution de mobilité accessible et attractive pour le plus grand nombre.

Le plan vélo intègre notamment la réalisation et le suivi des grands itinéraires cyclables figurant au schéma régional des véloroutes dont l'Eurovélo n°5 « via Romea Francigena » (EV5).

La réalisation du tronçon de l'EV5 compris entre le chemin de halage du canal de Neuffossé et l'aménagement cyclable sur l'ancienne voie ferrée à Campagne-Lès-Wardrecques a fait l'objet d'un dossier de prise en considération, adopté par délibération de la Commission Permanente du 27 avril 2026, qui a permis de valider le tracé, qui sera réalisé partiellement sous maîtrise d'ouvrage du Département.

L'itinéraire de ce tronçon de l'EV5 franchit la voie ferrée 310 000 reliant St-Omer à Arques au niveau de l'avenue De Gaulle à Arques, à la hauteur du passage à niveau 62 (PN62), sur lequel passent en moyenne 5 trains par jour.

Pour sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes au droit de ce passage à niveau, en se basant sur la note d'information du SETRA de mars 2013 relative au traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau, le Département souhaite étudier la transformation de ce passage à niveau en passage à niveau à traversées multiples, avec des barrières dédiées aux cyclistes.

L'objet de la convention annexée au présent rapport a ainsi pour objet de confier à SNCF Réseau la réalisation des études permettant de déterminer les travaux à

réaliser et leur chiffrage pour cette traversée multiple, compte tenu des infrastructures existantes.

L'affectation de la dépense (dossier 2021-02288) ayant été approuvée par la délibération du Conseil départemental du 22 mars 2021, les conditions techniques et financières des études sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et financées par le Conseil départemental doivent être formalisées par convention.

Il convient de statuer sur cette affaire, et le cas échéant, de m'autoriser à signer, au nom et pour le compte du Département, la convention relative au financement des études préliminaires de l'aménagement du passage à niveau 62 à Arques pour l'Eurovéloroute n°5 dans les termes du projet joint en annexe 1.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 07/09/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY