



Convention

relative au financement de l'étude
préliminaire pour l'élargissement du pont-
rail situé au KM 134,920

Ligne 115 000 Strasbourg à Saint Louis

Conditions particulières

SPIRE n° 418289	ARCOLE n°	SIGBC n°
-----------------	-----------	----------

Vérfié PAPT le 0.0.18

ENTRE LES SOUSSIGNES,

Le Département du Haut-Rhin, désigné dans ce qui suit par « le Département » représenté par sa Présidente, **Madame Brigitte KLINKERT**, en vertu de la délibération du.....l'habilitant à signer ladite convention.

Ci-après désignée « **Le Département** »

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **Monsieur Marc BIZIEN**, Directeur Territorial Réseau Grand Est, dument habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et le Département étant désignés collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	4
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE	4
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER	4
3.1 Périmètre de l'étude	4
3.2 Objectif de l'étude	4
3.3 Contenu de l'étude	4
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	5
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION	5
5.1 Assiette de financement	5
5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	5
5.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation	5
5.2 Plan de financement	5
5.3 Modalités de versement des fonds.....	5
5.4 Domiciliation.....	5
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS	6
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Dans le cadre du projet de développement urbain « Euro3lys » sur les communes de Saint Louis et Hésingue, le Département du Haut-Rhin a prévu la création d'une voie supplémentaire dans le sens Est-Ouest de la route départementale 105 sous le pont-rail existant situé sur la ligne 115 000 Strasbourg Saint Louis au KM 134,920.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir la consistance de l'étude préliminaire à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent au financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou d'un projet qui nécessite la création ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude préliminaire objet de la présente convention et décrite ci-après.

Le Département est maître d'ouvrage des travaux routiers, hors du domaine ferroviaire.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

L'étude préliminaire concerne l'élargissement du point rail situé au km 134,920 situé sur la ligne 115 000 Strasbourg -Saint Louis.

L'étude porte sur le périmètre suivant : infrastructures ferroviaires.

3.2 Objectif de l'étude

L'étude préliminaire a pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

3.3 Contenu de l'étude

L'étude préliminaire comprend :

- le détail du programme de l'opération,
- un planning prévisionnel,
- une estimation financière.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 6 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'étude préliminaire aux conditions économiques de référence

Le coût de l'étude préliminaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau est évalué à **91 858 €** aux conditions économiques de janvier 2018.

5.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **93 000 €** courants, sur le périmètre de SNCF Réseau.

5.2 Plan de financement

Le Département s'engage à rembourser à SNCF Réseau toutes les dépenses que nécessitent les prestations listées à l'Article 3 de la présente convention.

5.3 Modalités de versement des fonds

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès du Département selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 45 % du besoin de financement en € courants, soit la somme de 41 850€;
- à la date de la livraison des résultats de l'étude, le solde correspondant à 50% du besoin de financement en € courants, soit la somme de 46 500 €;
- Après achèvement des prestations et des travaux, SNCF Réseau présente le relevé des dépenses réellement engagées. SNCF Réseau procède selon le cas soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

5.4 Domiciliation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est :

Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
	Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Le Département 100 Avenue d'Alsace 68000 COLMAR	Direction des Routes	03 89 30 69 00 routes@haut-rhin.fr
Direction Finances et Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001 93418 La Plaine Saint-Denis	Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

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 à :

Pour SNCF Réseau

Nom : Marc BIZIEN, Directeur territorial Grand Est

Adresse : SNCF RESEAU
Direction territoriale
15 Rue des Francs Bourgeois
67082 STRASBOURG CEDEX

Pour le Département

Nom : Marie-Catherine JEANNINGROS

Adresse :
Département du Haut-Rhin
100 Avenue d'Alsace
68000 COLMAR

Fait en deux exemplaires originaux

A Strasbourg, le

A Colmar, le
Pour le Département, la Présidente du Conseil
Départemental

Brigitte KLINKERT

A Strasbourg, le
Pour SNCF Réseau, le Directeur Territorial
Réseau Grand Est

Marc BIZIEN

ANNEXES

- Annexe 1 Conditions générales**
- Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération**
- Annexe 3 Echancier prévisionnel des appels de fonds**

ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération

Engagement de la phase Etude préliminaire: juin 2018
Remise Etude préliminaire : novembre 2018.

ANNEXE 3 – Echancier prévisionnel des appels de fonds

Année/échéance	Signature juin 2018	Novembre 2018
Avancement physique cumulé	45%	50 %
Montant en € courants cumulé	41 850€	88 350€
Montant appelé	41 850€	46 500€



Convention de financement

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	5
ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS	5
ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET	5
ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE	5
ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	5
ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES	6
7.1 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DE SNCF RESEAU	6
7.2 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DU/DES FINANCEUR(S)	6
ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET	7
8.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
8.2 PLAN DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS	9
9.1 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET/OU DE TRAVAUX REALISES A L'INITIATIVE DE SNCF RESEAU RFF	9
9.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S)	9
ARTICLE 10. APPELS DE FONDS	10
10.1 REGIME DE TVA	10
10.2 VERSEMENT DES FONDS	10
10.3 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	11
ARTICLE 11. RESPONSABILITE	12
11.1 DISPOSITIONS GENERALES	12
11.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE PLURALITE DE MOA	12
11.3 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S)	12
ARTICLE 12. FORCE MAJEURE	13
ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	13
ARTICLE 14. RESILIATION	13
ARTICLE 15. MODIFICATION	14
ARTICLE 16. CESSION	14
ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	14
ARTICLE 18. COMMUNICATION	14
ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE	14
ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	15

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que:

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF Réseau" a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

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

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

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

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que : « Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants:

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

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

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

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Toute convention de financement, constituée des présentes conditions générales et de conditions particulières, a ainsi vocation à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation d'un projet d'investissement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions générales ont pour objet de définir les conditions de financement et les conditions juridiques de réalisation d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après ainsi que les principes généraux de gestion ultérieure de l'ouvrage éventuellement construit.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes conditions générales ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une collectivité publique ou un organisme public, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou lance(nt) un projet qui nécessite la création, la modification ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière ou autre.

Toute dérogation à ces stipulations doit figurer dans les conditions particulières.

ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Une convention de financement est constituée des présentes conditions générales complétées par des conditions particulières qui précisent les conditions techniques et financières de la réalisation du projet ainsi que, le cas échéant, les modalités de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

En cas de divergence, les conditions particulières prévalent sur les conditions générales.

ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est défini dans les conditions particulières.

ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE

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

Dans certains cas exceptionnels, SNCF Réseau peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ne lui appartenant pas lorsque celles-ci s'inscrivent dans un projet ferroviaire.

ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Le suivi de l'exécution de la convention est assuré par un comité technique au sein duquel les parties à la convention sont représentées.

Ce comité a pour objet :

- d'informer le(s) Financier(s) de l'avancement des études et/ou travaux,

- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique sont fixées dans les conditions particulières.

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

Les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés sont fixées dans les conditions particulières, conformément aux principes définis ci-après.

7.1 Cas des ouvrages propriété de SNCF Réseau

SNCF Réseau assure l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et qui sont sa propriété.

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, SNCF Réseau perçoit, à ce titre, une redevance annuelle de la part du/des Financeur(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre SNCF Réseau et le(s) Financeur(s).

Lors de la réalisation d'un ouvrage de type pont-rail, le coût de l'entretien ultérieur des ouvrages et/ou aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau est pris en charge par le/les Financeur(s).

Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux. Il n'est pas intégré au montant du besoin de financement.

Il est facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde au(x) Financeur(s).

Il est pris en charge par le(s) Financeur(s), au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

7.2 Cas des ouvrages propriété du/des Financeur(s)

Le(s) Financeur(s) conserve(nt) la gestion, la garde et le nettoyage des ouvrages dont il est(sont) propriétaire(s) (y compris déneigement, déverglaçage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume(nt) les responsabilités correspondantes.

Le(s) Financeur(s) devra(ont), en outre, informer SNCF Réseau et son gestionnaire d'infrastructure délégué, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement les mesures de sécurité réglementaire et de lui/leur faire connaître les prescriptions auxquelles se soumettre avant et pendant les travaux.

Lorsque l'ouvrage réalisé est un pont-route, le(s) Financeur(s), propriétaire(s) de l'intégralité de cet ouvrage assurera(ont) la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il (ils) aura(ont) réalisés sous sa(leur) maîtrise d'ouvrage (y compris la gestion des auvents de protection caténares).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financeur(s) devra(ont) se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Lorsque la réalisation d'un pont-route est nécessitée par la réalisation d'une opération ferroviaire, les Financeurs peuvent être appelés à se libérer de charges d'entretien imposées au propriétaire de l'ouvrage. Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Il est précisé lors de la présentation du solde de l'opération au(x) Financeur(s).

Il appartient au propriétaire de l'ouvrage d'émettre ensuite une facture à chacun des Financeurs, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet et les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Les frais de gestion ultérieure par SNCF Réseau de l'ouvrage réalisé ne sont pas intégrés au calcul du besoin de financement

8.1 Assiette de financement

8.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

8.1.1.1 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Le taux appliqué par SNCF Réseau pour ses frais de maîtrise d'ouvrage est précisé dans les Conditions particulières.

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

SNCF Réseau intègre en conséquence ses propres frais de maîtrise d'ouvrage dans le coût du projet d'investissement. Le montant de ces frais est fixé à 0,5% du coût global du projet estimé en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA) réparti de la manière suivante :

Cas des projets > 500.000 €

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

Cas des projets < 500.000 €

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF Réseau
100 000 < x ≤ 500 000	2 500 €
50 000 < x ≤ 100 000	2 000 €
0 < x ≤ 50 000	1 000 €

8.1.1.2 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subventions et sa gestion administrative.

A ce titre, SNCF Réseau intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subventions et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes.

Le montant des frais de dossier, à prendre en charge par le(s) Financeur(s), est précisé dans les conditions particulières.

8.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

8.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux.

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS

9.1 Dispositions applicables au financement d'études et/ou de travaux réalisés à l'initiative de SNCF Réseau RFF

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions particulières, la participation du/des Financeur(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financeur).

En cas de dépassement du besoin de financement :

- Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions fixées dans les conditions particulières, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : le(s) Financeur(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financeur), au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.
- En cas de dépassement de l'estimation, les modalités de prise en charge du surcoût seront définies dans les conditions particulières.

Lorsque l'opération est financée par l'Union Européenne et dans l'hypothèse d'un versement de la subvention européenne différent de l'estimation initiale de l'opération, et en l'absence d'autres sources de financement, la contribution des Financeurs, hors SNCF Réseau, sera réajustée, au prorata de leur participation respective en cas de cofinancement. Un avenant à la convention de financement sera alors établi. Le cas échéant, SNCF Réseau présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

L'estimation du coût de l'opération et le besoin de financement visés aux articles précédents ne sont donnés qu'à titre indicatif, le(s) Financeur(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par SNCF Réseau

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, SNCF Réseau fait connaître au(x) Financeur(s) l'entreprise désignée à l'issue de l'analyse des offres ainsi que le montant des études et des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

Si le besoin de financement indiqué dans les conditions particulières devait être dépassé, quelle qu'en soit l'origine et pour quelques raisons que ce soit, SNCF Réseau en informe le(s) Financeur(s) avant le début des travaux.

Si le dépassement du besoin de financement apparaît pendant les travaux ou à la fin des travaux, les frais engagés par SNCF Réseau pour les études, les travaux en cours ou les travaux nécessaires pour établir une situation à caractère définitif ainsi qu'éventuellement les charges d'entretien et le versement libératoire sont facturés au(x) Financeur(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

ARTICLE 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

10.1.1 Financement des études et des travaux d'un projet ferroviaire

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

10.1.2 Financement des études et des travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financier(s), correspond à des indemnités pour dommages et intérêts qui sont exonérées de la TVA.

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par SNCF Réseau de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti.

10.2 Versement des fonds

Les modalités de versement des fonds sont définies dans les conditions particulières, conformément aux stipulations définies ci-après.

10.2.1. Délai de paiement

Les sommes dues à SNCF Réseau au titre de la convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture d'appel de fonds.

10.2.2. Intérêts moratoires

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de SNCF Réseau par courrier.

10.2.3 Modalités de paiement

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

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

10.3 Domiciliation de la facturation

Les conditions particulières précisent la domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers et comportent :

- L'adresse de facturation ;
- Le nom du service administratif responsable du suivi des factures ;
- Dans la mesure du possible, les coordonnées du gestionnaire financier (numéro de téléphone et/ ou l'adresse électronique).

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

11.1 Dispositions générales

Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

A ce titre, la partie qui n'aura pas respecté ses obligations au titre de la convention de financement, sera tenue de réparer l'ensemble des dommages directs, matériels et immatériels, que sa défaillance aura causé à l'autre partie.

La responsabilité des parties au titre des dommages immatériels est limitée à 2 (deux) millions d'€ par événement.

On entend par dommages immatériels notamment le manque à gagner, la perte de contrat, la perte de profit, la perte d'exploitation.

11.2 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage.

11.3 Dispositions particulières en cas de travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financier(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financier(s) s'engage(nt) à garantir SNCF Réseau ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de SNCF Réseau serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent à SNCF Réseau en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

- les pertes de redevances,
- les frais de ralentissement ou de suppression des trains,
- les frais de dépollution.

Le(s) Financier(s) reste(nt) responsable(s) des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements objet de la présente convention et qui leur seront remis à l'issue des travaux, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourront, de ce fait, réclamer à SNCF Réseau aucune espèce d'indemnité.

Si les plages travaux accordées par SNCF Réseau doivent être modifiées à la demande du/des Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent RFF contre tout recours des attributaires de capacités d'infrastructure (entreprises ferroviaires, candidats autorisés) lié au décalage de ces plages travaux. Cette garantie s'entend en cas de préjudice réel subi par les attributaires de capacités d'infrastructure dont l'indemnisation serait demandée à SNCF Réseau.

SNCF Réseau se réserve la possibilité de modifier les éventuelles plages travaux pour des motifs d'intérêt général lié à l'organisation du service public de mise à disposition des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas, toute possibilité d'indemnisation du/des Financier(s) est exclue.

ARTICLE 12. FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard un engagement au titre de la convention de financement, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'un événement intervenant au cours de la convention et présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies ci-après.

La force majeure est définie comme tout événement extérieur aux parties, imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et rendent de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties de ces obligations au titre de la convention de financement.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la convention de financement, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;
- les cataclysmes naturels tels que les violentes tempêtes, les cyclones, les tremblements de terre, les raz de marée, les inondations, la destruction par la foudre ;
- les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- les boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, les occupations d'usines et de locaux, les arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité.

ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention de financement prend effet à la date de signature de la dernière partie signataire.

Elle expire au versement du solde du besoin financement tel que défini dans les conditions particulières, à l'exception des stipulations relatives à l'entretien et à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé qui demeurent valables pour toute la durée de vie de l'ouvrage.

ARTICLE 14. RESILIATION

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

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

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à rembourser à SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, complétées, le cas échéant, par le versement libératoire se rapportant aux ouvrages construits.

SNCF Réseau présente une facture au(x) Financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

ARTICLE 15. MODIFICATION

Toute modification de la convention de financement, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

ARTICLE 16. CESSION

Les parties ne pourront céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des parties.

ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats des études peuvent être communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement.

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

ARTICLE 18. COMMUNICATION

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

ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE

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

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

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

ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention de financement, avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits à recours.

Ce délai peut être mis à profit en vue de la recherche d'un règlement par voie de conciliation. Dans ce cas, les parties se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique

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