



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Haut-Rhin 



Convention

relative au financement des études
d'avant-projet / projet et des travaux de
remise à niveau de la ligne
120 000 de Colmar à Neuf-Brisach

Conditions particulières

GEREMI F51328	ARCOLE	GCF
---------------	--------	-----

Vérifié PCFT le

Version 6 du 05/03/2019

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Monsieur Jean-Luc MARX, Préfet de Région Grand Est ;

Ci-après désigné « **L'Etat** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean ROTTNER agissant en vertu de la décision n° 19CP-346 de la Commission Permanente en date du 26 avril 2019,

Ci-après désignée « **La Région Grand Est** »

Le Département du Haut-Rhin, représenté par la Présidente du Conseil Départemental, Madame Brigitte KLINKERT agissant en vertu de la délibération n° **[•]**,

Ci-après désigné « **Le Département du Haut-Rhin** »

Et,

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

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région Grand Est, et le Département du Haut-Rhin étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2018 dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) signée en date du 18 janvier 2019, entre l'Etat, l'AFITF et SNCF Réseau ;
- La décision n°19CP-346 de la Commission Permanente en date du 26 avril 2019.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	5
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	6
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	6
ARTICLE 4.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI.....	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	7
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
5.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	7
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	7
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS.....	8
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	8
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	8
6.3	IDENTIFICATION	9
6.4	DELAIS DE CADUCITE	9
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	9
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	10
ANNEXES		
1.	Conditions générales	
2.	Caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalités, délais	
3.	Calendrier révisable des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses	
4.	Moyens et calendrier des événements de communication	
5.	Protocole de financement de la maintenance courante de la ligne 120 000 Colmar – Neuf-Brisach conclu entre SNCF Réseau et le SMO Port de Colmar – Neuf-Brisach le [•]	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

La ligne fret de desserte fine du territoire Colmar – Neuf-Brisach, d'une longueur de 18 km, permet la desserte du Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach. Elle constitue un élément indispensable au fonctionnement du port et à son attractivité. Actuellement, plus de 350 trains y sont affrétés chaque année pour des flux d'automobiles, d'aluminium et de céréales. Elle est circulée à 40 km / h.

L'état de la ligne, à la date de signature de la présente convention, fait apparaître des risques d'abaissement de vitesse à 20 km / h à compter de 2021, et un risque d'interdiction de circulation à compter de 2023.

Face à ce constat, et compte tenu des enjeux économiques et environnementaux liés à cette infrastructure, les parties signataires de la présente convention sont convenues de financer les études et les travaux nécessaires à la continuité du service ferroviaire et au maintien de la performance de la ligne à 40 km / h pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau.

Il est en outre prévu l'usage de composants de voie compatibles avec une future exploitation voyageurs (longs rails soudés et traverses en béton), conformément aux échanges tenus dans le cadre de la définition du projet de territoire lié à la fermeture du Centre Nucléaire de Production Thermique de Fessenheim.

Pour sa part, le SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach participera au financement de la maintenance courante de la ligne pendant 5 ans à compter de l'achèvement des travaux selon un accord conclu avec SNCF Réseau, et figurant en annexe 5 de la présente convention.

La ligne Colmar – Neuf-Brisach est un élément central du projet de territoire lié à la fermeture du Centre Nucléaire de Production Thermique de Fessenheim. Elle figure à l'Axe Stratégique # 2 – Améliorer la desserte du Territoire et les Mobilités.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études d'avant-projet / projet et des travaux à réaliser par SNCF Réseau en sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

En outre, la présente convention prend acte de la participation de l'Etat au titre des fonds de l'agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) selon les modalités de financement et de participation définies dans la convention relative aux opérations de pérennisation de lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2018 dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF) signée en date du 18 janvier 2019, et vaut convention locale pour cette dernière.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération consiste à remettre à niveau la ligne 120 000 Colmar – Neuf-Brisach pour assurer le maintien de son niveau de performance pour des circulations fret à 40 km / h, charge D (22,5 tonnes / essieu), pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement de l'opération.

Au stade du Dossier d'Initialisation, le programme de travaux est le suivant :

Voie : pour les zones décrites ci-dessous faisant l'objet de remplacement de rail, les composants utilisés seront des **longs rails soudés sur un plancher en traverses béton**.

- RT (remplacement de traverses) + RR (remplacement de rail) + Relevage du pk (point kilométrique) 8,870 au 13,307 – soit 4,437 km
- RR du pk 13,307 au 14,410 – soit 0,968 km
- RT + RR+ Relevage du pk 14,410 au 16,348 – soit 1.938 km
- RR du pk 16,348 au 18,726 – soit 2.378 km
- RVB (renouvellement voie ballast) jusqu'au pk 0,500 (zone de traverses béton VAXU20)
- Régénération Appareil de Voie 1822 en gare de Colmar

Assainissement / Drainage de la plateforme

- Traitement zones boueuses du pk 14,450 au 14.550 (env. 100ml), et puis plusieurs petites zones localisées entre les pk 14,800 et 16.000 (3 zones de 50ml)
- Remplacement des fossés maçonnés compris entre les Pk 1,810 et 1,860
- Curage des fossés béton préfabriqués du pk 1,885 au 2,210

Passages à niveau

- Remplacement des platelages des PN 20 (Sundhoffen), 21 (Sundhoffen), 22 (Wolfgangtzen), 24 (Wolfgangtzen), 27 (Wolfgangtzen), 28 (Wolfgangtzen), 30 (Neuf-Brisach) et 31 (Neuf-Brisach)

Ouvrages d'art

- Pont-rail pk 4,671 : réparations des goussets sur appuis + remplacement cornière sur longeron + réfection de l'ensemble des maçonneries ;
- Pont-rail pk 7,578 : suppression ouvrage ;
- Mur de soutènement pk 17,248 : Réfection des maçonneries sur 60 m².

Ouvrages en terre

- Remblai de Sundhoffen : traitement lié aux blaireaux.

Signalisation

- Remplacement des 2 mécanismes du PN12 (Sundhoffen).

Le programme exact de travaux sera établi lors de études avant-projet / projet.

La maintenance courante de la ligne sera financée par le SMO Port Rhénan de Colmar pendant 5 ans à compter de l'achèvement des travaux, selon le protocole figurant en annexe 5 de la présente convention. Si ce protocole venait à ne pas être signé à la date de signature de la présente convention, les Parties conviennent de se rencontrer pour convenir des suites données à l'opération.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études d'avant-projet / projet est de **12** mois, à compter de l'ordre de lancement des études d'avant-projet / projet par SNCF Réseau. Ces études sont prévues d'être réalisées en 2019 et 2020.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de **24** mois, incluant les phases de consultation d'entreprises et attribution de marché, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau. **Les travaux sont prévus d'être réalisés en 2021.**

Ce calendrier prévisionnel indicatif peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

SNCF Réseau ne peut engager les études et travaux prévus dans le cadre de la présente convention de financement que si ladite convention est signée par l'ensemble des signataires. Par conséquent, afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les études et travaux dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des signataires au plus tard pour le 31 juillet 2019. A défaut, un avenant devra être approuvé par les signataires pour réajuster le calendrier et le besoin de financement éventuellement.

ARTICLE 4. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

Le comité de suivi de l'opération décrite ci-dessus est constitué des partenaires financiers de l'opération.

Il est présidé par SNCF Réseau.

Ce comité se réunira a minima aux étapes suivantes :

- à la restitution des études d'avant-projet / projet ;
- au lancement des travaux ;
- à la réception des travaux.

Le comité de suivi pourra se réunir :

- pour se faire présenter l'avancement de l'opération par le maître d'ouvrage,
- à la demande de SNCF Réseau ou de l'une des autres parties, en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage est amené à prévoir une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue à l'opération.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à **8 150 000 € HT aux conditions économiques de janvier 2018.**

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte d'un taux d'indexation de 2 % par an jusque 2020 inclus, puis de 4 % par an au-delà, le besoin de financement est évalué à **8 995 000 € courants HT**, dont une somme forfaitaire de 225 000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante. S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat – AFITF	40,0223	3 600 000 €
Etat – Fond Post-Fessenheim	1,1117	100 000 €
Région Grand Est	35,5753	3 200 000 €
Département du Haut-Rhin	12,2290	1 100 000 €
SNCF Réseau	11,0617	995 000 €
TOTAL	100,0000 %	8 995 000 € HT

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité de suivi.

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat - AFITF	Voir convention AFITF relative aux opérations de pérennisation des lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2018 dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (ENFF).		
Etat - Fond Post-Fessenheim
Région Grand Est	Région Grand Est	Direction Générale Adjointe en charge des Mobilités / Mission Administrative et Financière	03 88 15 66 36 eric.bourcier@grandest.fr
Département du Haut-Rhin
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat - AFITF
Etat - Fond Post-Fessenheim
Région Grand Est		
Département du Haut-Rhin
SNCF Réseau		

6.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- un délai de 72 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

En complément à l'article 7.1 des conditions générales jointes en annexe 1, les dispositions suivantes sont retenues pour la gestion des écarts.

A l'issue de la phase d'études, en cas de dépassement du montant prévisionnel de l'opération (études et travaux) visé à l'article 5.1, le maître d'ouvrage sollicite les partenaires financiers de l'opération :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire,
- pour l'abandon de l'opération,
- et/ou pour la modification de la consistance des travaux.

Les partenaires financiers de l'opération s'engagent à signer un avenant à la présente convention sur cette base.

A l'issue de la phase d'études, en cas d'économie sur le montant prévisionnel de l'opération (études et travaux) visé à l'article 5.1, le maître d'ouvrage et les partenaires financiers de l'opération signent un avenant à la présente convention pour réduire le montant de l'opération du montant de ces économies, et ce à due proportion entre chacun des cofinanceurs de l'opération.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'État (AFITF)

DREAL Grand Est
Service Transport / pôle mobilité
14 rue du Bataillon de Marche N°24
BP 10001
67050 STRASBOURG CEDEX

Pour la Région Grand Est,

Damien ROMONT
DTM – DAS IP
1, place Adrien Zeller - BP 91006
67070 STRASBOURG

Pour le Département du Haut-Rhin

Nom
Adresse

Pour SNCF Réseau

Marc BIZIEN
Directeur territorial Grand Est
15 rue de Francs Bourgeois 67082 Strasbourg Cedex

Fait, en quatre exemplaires originaux,

A Strasbourg, le [•]

Pour l'Etat

Le Préfet de Région Grand Est

Jean-Luc MARX

A Strasbourg, le [•]

Pour la Région Grand Est

Le Président du Conseil Régional

Jean ROTTNER

A Colmar, le [•]

Pour le Département du Haut-Rhin

La Présidente du Conseil Départemental

Brigitte KLINKERT

A Strasbourg, le [•]

Pour SNCF Réseau

Le Directeur territorial Grand Est

Marc BIZIEN



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à $2/1000^{\text{ème}}$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un évènement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout évènement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

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

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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

**Convention relative au financement des études
d'avant-projet / projet et des travaux de remise à
niveau de la ligne**

120 000 de Colmar à Neuf-Brisach

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :

coût, fonctionnalités, délais

FICHE OPERATION « phase émergence »

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

Intitulé de l'opération : remise à niveau de la ligne 120 000 de Colmar – Neuf-Brisach

Eléments de gouvernance :

Le comité de suivi de l'opération est constitué des partenaires financiers de l'opération.

Il est présidé par SNCF Réseau.

Ce comité se réunira a minima aux étapes suivantes :

- à la restitution des études d'avant-projet/projet ;
- au lancement des travaux ;
- à la réception des travaux.

Le comité de suivi pourra se réunir :

- pour se faire présenter l'avancement de l'opération par le maître d'ouvrage,
- à la demande de SNCF Réseau ou de l'une des autres parties, en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage est amené à prévoir une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue à l'opération.

Eléments de programme :

L'opération consiste à remettre à niveau la ligne 120 000 Colmar – Neuf-Brisach pour assurer le maintien de son niveau de performance pour des circulations fret à 40 km / h, charge D (22,5 tonnes / essieu), pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement de l'opération.

Au stade du Dossier d'Initialisation, le programme de travaux est le suivant :

Voie : pour les zones décrites ci-dessous faisant l'objet de remplacement de rail, les composants utilisés seront des longs rails soudés sur un plancher en traverses béton.

- RT (remplacement de traverses) + RR (remplacement de rail) + Relevage du pk (point kilométrique) 8,870 au 13,307 – soit 4,437 km
- RR du pk 13,307 au 14,410 – soit 0,968 km
- RT + RR+ Relevage du pk 14,410 au 16,348 – soit 1.938 km
- RR du pk 16,348 au 18,726 – soit 2.378 km
- RVB (renouvellement voie ballast) jusqu'au pk 0,500 (zone de traverses béton VAXU20)
- Régénération Appareil de Voie 1822 en gare de Colmar

Assainissement / Drainage de la plateforme

- Traitement zones boueuses du pk 14,450 au 14.550 (env. 100ml), et puis plusieurs petites zones localisées entre les pk 14,800 et 16.000 (3 zones de 50ml)
- Remplacement des fossés maçonnés compris entre les Pk 1,810 et 1,860
- Curage des fossés béton préfabriqués du pk 1,885 au 2,210

Passages à niveau

- Remplacement des platelages des PN 20 (Sundhoffen), 21 (Sundhoffen), 22 (Wolfgangtzen), 24 (Wolfgangtzen), 27 (Wolfgangtzen), 28 (Wolfgangtzen), 30 (Neuf-Brisach) et 31 (Neuf-Brisach)

Ouvrages d'art

- Pont-rail pk 4,671 : réparations des goussets sur appuis + remplacement cornière sur longeron + réfection de l'ensemble des maçonneries ;
- Pont-rail pk 7,578 : suppression ouvrage ;
- Mur de soutènement pk 17,248 : Réfection des maçonneries sur 60 m².

Ouvrages en terre

- Remblai de Sundhoffen : traitement lié aux blaireaux.

Signalisation

- Remplacement des 2 mécanismes du PN12 (Sundhoffen).

Conditions de réalisation :

A définir lors des études avant-projet / projet.

Eléments financiers :

Le coût de l'opération est estimé à **8 150 000 € HT aux conditions économiques de janvier 2018** et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de janvier 2018	TOTAL			
Foncier	0			
Travaux	6 329 000			
MOE	819 000			
MOA	225 000			
AMOA	147 000			
Provision pour risques	630 000			
TOTAL	8 150 000			

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation	2021
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Août 2018 = 110,2
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.	

Éléments de calendrier :

La durée prévisionnelle de réalisation des études d'avant-projet/projet est de 12 mois, à compter de l'ordre de lancement des études d'avant-projet par SNCF Réseau. Ces études sont prévues d'être réalisées en 2019 et 2020.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de 24 mois, incluant les phases de consultation d'entreprises et attribution de marché, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau. Les travaux sont prévus d'être réalisés en 2021.

Ce calendrier prévisionnel indicatif peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

**Convention relative au financement des
études d'avant-projet / projet et des
travaux de remise à niveau de la ligne
120 000 de Colmar à Neuf-Brisach**

Annexe 3

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

Entité	2019	2020	2021	2022	Total
Phases	20 % à signature		REA 75 %	Solde 5 %	
Etat - AFITF	720 000 €		2 700 000 €	180 000 €	3 600 000 €
Etat – Fond Post-Fessenheim	20 000 €		75 000 €	5 000 €	100 000 €
Région Grand Est	640 000 €		2 400 000 €	160 000 €	3 200 000 €
Département Haut-Rhin	220 000 €		825 000 €	55 000 €	1 100 000 €
TOTAL	1 600 000 €		6 000 000 €	400 000 €	8 000 000 €

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses		Exemple de principe
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					<i>HT euros</i>
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					<i>HT euros</i>
TOTAL DEPENSES					<i>HT euros</i>

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

**Convention relative au financement des
études d'avant-projet / projet et des
travaux de remise à niveau de la ligne
120 000 de Colmar à Neuf-Brisach**

Annexe 4

**Moyens et calendrier des évènements de
communication**

Aucun évènement de communication prévu à date.

**Convention relative au financement des
études d'avant-projet / projet et des
travaux de remise à niveau de la ligne
120 000 de Colmar à Neuf-Brisach**

Annexe 5

**Protocole de financement de la
maintenance par le SMO Port Rhénan
Colmar – Neuf-Brisach**



PROTCOLE

Relatif au financement de la maintenance courante de la ligne ferroviaire
n° **120 000 Colmar – Neuf-Brisach**
après achèvement d'une opération de remise à niveau de l'infrastructure.

Entre les soussignés :

SMO PORT RHENAN DE COLMAR – NEUF-BRISACH, pour son installation terminale embranchée (ITE) de Neuf-Brisach, immatriculé(e) au registre du commerce de sous le n° (SIREN n°) dont le siège est représenté par Monsieur Gérard HUG, Président ;

Ci-après dénommé « l'embranché »,

Et,

SNCF RESEAU, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège social est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, immatriculé au RCS de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Marc BIZIEN, Directeur Territorial Grand Est, dûment habilitée aux fins des présentes,

Ci-après tous dénommés ensemble « les parties »,

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

La ligne fret de desserte fine du territoire Colmar – Neuf-Brisach, d'une longueur de 18 km, permet la desserte du Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach. Elle constitue un élément indispensable au fonctionnement du port et à son attractivité. Actuellement, plus de 350 trains y sont affrétés chaque année pour des flux d'automobiles, d'aluminium et de céréales. Elle est circulée à 40 km / h.

L'état de la ligne, à la date de signature du présent protocole, fait apparaître des risques d'abaissement de vitesse à 20 km / h à compter de 2021, et un risque d'interdiction de circulation à compter de 2023.

Face à ce constat, et compte tenu des enjeux économiques et environnementaux liés à cette infrastructure, l'Etat, la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin et SNCF Réseau sont convenus de financer les études et les travaux nécessaires à la continuité du service ferroviaire et au maintien de la performance de la ligne pour le fret à 40 km / h pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement de travaux de remise à niveau prévus en 2021.

Pour sa part, le SMO Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach s'engage à participer au financement de la maintenance courante de la ligne pendant 5 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau, selon les modalités établies dans le présent protocole.

IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 1 – Montant de la contribution annuelle à la maintenance de la ligne

Le SMO Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach versera à SNCF Réseau une contribution annuelle au titre de la maintenance courante de la ligne Colmar – Neuf-Brisach assurée par SNCF Réseau.

Le montant de cette contribution annuelle est fixé forfaitairement à 320 000 € HT.

Le montant forfaitaire de la contribution annuelle est révisable chaque année en fonction de l'évolution de l'indice national du bâtiment (symbole BT01) entre l'indice de référence et le dernier indice publié à la date anniversaire d'achèvement des travaux.

L'indice de référence sera le dernier indice connu à compter du mois suivant la date d'achèvement des travaux de remise à niveau.

Dans l'hypothèse où les besoins de maintenance seraient accrus du fait d'une augmentation significative des flux ferroviaires issus du Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach, les parties se rencontreront afin de discuter de la nécessité d'ajuster le cas échéant le montant de la contribution annuelle à la maintenance de la ligne Colmar – Neuf-Brisach en fonction des besoins identifiés. Est entendu comme « augmentation significative » au sens du présent protocole, un accroissement du trafic de plus de 30 % par rapport au trafic actuel évalué à 710 000 tonnes brutes.

Article 2 – Durée de l'engagement

Le présent protocole entrera en vigueur au jour de la signature de la convention de financement relative à l'investissement de remise à niveau de la ligne Colmar – Neuf-Brisach à conclure entre SNCF Réseau et ses partenaires : Etat, Région Grand Est, et Département du Haut-Rhin.

Les travaux de remise à niveau de la ligne visent à garantir une continuité de service ferroviaire pour le fret à 40 km / h, charge D (22,5 tonnes / essieu) sur une période de 5 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau. Les travaux sont prévus d'être réalisés en 2021. La planification exacte des travaux n'est pas encore connue à la date de signature du présent protocole.

La durée d'engagement du SMO Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach est ainsi de 5 ans à compter du 1^{er} du mois suivant l'achèvement des travaux.

Article 3 – Modalités de facturation de la contribution

La facturation de la contribution à la maintenance de la ligne sera établie chaque année pour une durée de 12 mois. Elle sera facturée par SNCF Réseau chaque année en une fois, en début de période annuelle, et sera payable par le SMO Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach sous 40 jours à compter de l'émission de la facture.

Elle sera initialisée le 1^{er} du mois suivant la date d'achèvement des travaux de remise à niveau.

Article 5 – Exécution du protocole

Les principes établis dans le présent protocole seront retranscrits dans une convention de contribution à la maintenance à signer entre SNCF Réseau et le SMO Port Rhénan de Colmar – Neuf-Brisach après la signature de la convention de financement relative à l'opération de remise à niveau de la ligne et avant le 31 décembre 2019.

Le SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach précise que les droits et obligations issus du présent protocole, puis de la convention de contribution à la maintenance, seront à terme transmis à une SEMOP actuellement en cours de constitution.

Cependant, dès à présent, en cas de défaillance de la SEMOP, le SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach déclare qu'il se portera, en tout état de cause, garant du versement annuel de la contribution à la maintenance à SNCF Réseau, en cas de défaillance de la SEMOP et que cette obligation sera inscrite dans la convention de contribution à la maintenance dont la signature est encore à venir à la date d'entrée en vigueur du présent protocole.

Le présent protocole cessera de produire ses effets à la date de signature de la convention de contribution à la maintenance.

Article 6 – Clause de dédit

En cas de dénonciation par le SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach, ou la SEMOP, de son engagement de financement de la maintenance courante de la ligne pendant 5 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau, après la date d'entrée en vigueur du présent protocole et avant le terme de la convention de contribution à la maintenance, le SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach se verra facturer la somme des contributions annuelles à la maintenance restant à honorer jusqu'à la fin de la période contractuelle de 5 ans.

En outre, SNCF Réseau se verra libéré de devoir réaliser la maintenance de la ligne. Quant au dédit ou le simple arrêt du versement de la contribution à la maintenance par SMO Port Rhénan Colmar – Neuf-Brisach, il entraînera concomitamment la résiliation de la convention de raccordement d'ITE, ainsi que la neutralisation de l'ITE.

Article 7 – Election de domicile

Pour l'exécution des engagements prévus au titre du présent protocole, les parties font élection de domicile en leur siège social respectif. Chacune des parties s'engage à informer l'autre partie de tout changement de domicile par courrier LRAR.

Article 8 – Loi applicable – Litiges

Le présent accord est régi par le droit français.

Tout litige pouvant survenir du fait du présent accord, et qui ne pourrait être réglé à l'amiable, sera porté devant la juridiction compétente dans le ressort de laquelle se trouve le siège de SNCF Réseau.

Article 9 – Date d'entrée en vigueur

Le présent protocole entrera en vigueur à la date la plus tardive des deux signatures.

Fait en deux exemplaires originaux,

A _____, le
Pour le SMO Port de Colmar – Neuf-Brisach

A _____, le
Pour SNCF Réseau

Service Appui Administratif et Financier

DOSSIERS EXAMINES PAR LA COMMISSION PERMANENTE DU
01 JUILLET 2019

**Participations aux grands équipements
PROGRAMME 2019**

N° Opération	Maître d'ouvrage Libellé de l'opération	Montant Subventionnable	Taux	Montant de la subvention
PGE00065	SNCF RESEAU Remise à niveau de la ligne fret 120 000 de Colmar à Neuf Brisach Montant du projet : 8 995 000,00 € Cofinancement : CONSEIL REGIONAL GRAND EST : 3 200 000,00 €	8 995 000,00	12,229 %	1 100 000,00
			Total	1 100 000,00