



Convention

relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de remise à niveau de la ligne Saint Louis-Huningue (ligne 136 000 du RFN)

Conditions particulières

GEREMI - compte F56980	ARCOLE	GCF
------------------------	--------	-----

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'État (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), représenté par Madame Josiane CHEVALIER, Préfète de Région Grand Est ;

Ci-après désigné « **L'État** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean ROTTNER agissant en vertu de la délibération n° 22CP-1837 du 18/11/22 de la commission permanente du Conseil régional,

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

La Collectivité Européenne d'Alsace, représentée par le Président de l'Assemblée d'Alsace, Monsieur Frédéric BIERRY agissant en vertu de la délibération n° XXXX du JJ/MM/AA de la commission permanente de la Collectivité Européenne d'Alsace,

Ci-après désignée « **La Collectivité Européenne d'Alsace** »

L'agglomération de Saint Louis, représentée par le Maire de Saint-Louis, Monsieur Jean-Marc DEICHTMANN agissant en vertu de la délibération n° XXXX du JJ/MM/AA du Conseil Communautaire de l'agglomération de Saint-Louis

Ci-après désignée « **L'agglomération de Saint Louis** »

EURO RHEIN PORTS établissement public identifié sous le numéro SIREN 900 406 646, dont le siège social est situé 8 rue du 17 novembre 68100 Mulhouse, représenté par Monsieur M Gilbert STIMPFLIN en sa qualité de Président Directeur Général

Ci-après désignée « **EURO RHEIN PORTS** »

Et,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Laurence BERRUT, Directrice territoriale Grand Est, dument habilitée à cet effet

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'État, la Région Grand Est, la Collectivité Européenne d'Alsace, l'agglomération de Saint Louis et Euro Rhein Ports étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de Covid-19,
- la décision n° 22CP-1837 du 18/11/22 de la commission permanente du Conseil Régional approuvant la convention de financement relative aux études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne 136 000 Saint Louis-Huningue, et autorisant son président à la signer,
- la décision XXX de de la commission permanente de la Collectivité Européenne d'Alsace, en date du # approuvant la convention de financement relative aux études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne 136 000 Saint Louis-Huningue, et autorisant son président à la signer,
- la décision n°# de la commission permanente de l'agglomération de Saint Louis en date du # approuvant la convention de financement relative aux études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne 136 000 Saint Louis-Huningue, et autorisant son président à la signer.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	5
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION	5
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	6
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	6
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.....	7
5.2.1	Plan de financement global de l'opération hors prise en compte de la convention bilatérale entre État et SNCF Réseau	Erreur ! Signet non défini.
5.2.2	Plan de financement global avec prise en compte de la convention bilatérale entre État et SNCF Réseau applicable à la présente convention de financement....	Erreur ! Signet non défini.
5.3	GESTION DES ECARTS	8
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	9
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS	9
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	10
6.3	IDENTIFICATION	12
6.4	DELAIS DE CADUCITE	12
ARTICLE 7.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	13
ANNEXES		
1. Conditions générales Financeurs publics		
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 évènements de communication		
5. Courrier de Saint Louis Agglomération du 2/08/2022 à l'attention de Mr le Préfet		
6. Courrier de réponse de Mr le Préfet du 26/09/2022 à l'attention du Président de Saint Louis Agglomération		

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIV

La ligne 136000 est une ligne à voie unique non électrifiée de 2,740 km qui dessert les villes de Saint Louis et Huningue. Cette capillaire, uniquement fret, est circulée à 30km/h, charge D et apte aux matières dangereuses pour un trafic ferroviaire 2020 d'environ 17 trains / an, soit 20 000 tonnes nettes. La ligne est également apte à recevoir des matières dangereuses.

L'état de la ligne, à la date de signature de la présente convention, fait apparaître un risque d'interdiction de circulation à compter de 2024.

Face à ce constat, et compte tenu des enjeux économiques et environnementaux portés par 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 30 km / h pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau prévu dans le cadre de la présente convention.

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes Conditions particulières ont pour objet de définir la consistance des études avant-projet/projet et des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération consiste à remettre à niveau la ligne 136 000 Saint Louis - Huningue pour assurer le maintien de son niveau de performance pour des circulations fret à 30 km / h, charge D (22,5 tonnes / essieu), pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement de l'opération.

À ce stade du projet, en amont de la phase des études avant-projet/projet, le programme retenu est repris ci-après :

- RT + Relevage du Pk 1+280 au Pk 1+749 (soit 0.469 km) : 355 traverses,
- RT + Relevage du Pk 1+786 au Pk 2+002 (soit 0.216 km) : 170 traverses.
- RT + Relevage du Pk 2+047 au Pk 2+260 (soit 0.213 km) : 170 traverses-
- Appareil 24B à Saint Louis : 16 bois + 1/2 aiguillage de Gauche
- Appareil A (neutralisé) à Huningue (accès EP Ville de Huningue) : 17 bois
- Appareil D (neutralisé) à Huningue (accès EP FUCHS) : 19 bois.
- MS en BA pk 0+473
- Pra à PE pk 0+493
- Pra à TM pk 0+593

- Pra à PE pk 0+944
- Pra à TM pk 2+070

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

Les hypothèses prises pour les conditions de réalisation sont : travaux de jour avec fermeture de ligne.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études avant-projet/projet est de 24 mois, à compter de l'ordre de lancement des études avant-projet/projet par SNCF Réseau.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de 36 mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau.

Sous réserve des résultats des études, les travaux sont prévus d'être réalisés en 2024.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en Annexe 3. Ce calendrier 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 31/03/2023.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, le suivi de l'opération objet de la présente convention est organisé comme suit.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité technique et financier.

Un comité technique et financier spécifique à l'opération objet de la présente convention, constitué des représentants de l'État, de la Région Grand Est, de la Collectivité Européenne d'Alsace, de l'agglomération de Saint Louis, de Euro Rhein Ports et de SNCF Réseau se réunira à échéance semestrielle et a minima en février de chaque année. Il fera à l'occasion de la réunion de février un bilan global d'étape de l'opération tant sur l'avancement physique des études et/ou travaux, des coûts, de la tenue des délais et des financements disponibles.

Ce comité technique et financier, présidé par SNCF Réseau, sera composé a minima de :

pour SNCF Réseau :

- un représentant de la direction territoriale
- un représentant de l'agence projets le cas échéant

pour l'État :

- un représentant de la préfecture du Bas-Rhin
- un représentant du service transports de la DREAL

pour la Région Grand Est :

• le Directeur des Équipements et des Réseaux Européens de Transports ou son représentant pour la CEA :

- un représentant de la direction générale des services

pour la communauté d'agglomération de Saint Louis Huningue :

- un représentant de la direction générale des services

pour Euro Rhein Ports :

- un représentant de la direction générale

Le comité de pilotage aura pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière 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 ;
- d'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux co-financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque notamment financier.

Le comité de pilotage se réunit chaque année avant le 31 mars. Chacun des co-financeurs est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Le comité de pilotage sera composé du niveau décisionnel de chaque partie, avec a minima, un représentant par entité. Lorsqu'il est réuni à l'invitation et sous la présidence du préfet, sa dénomination est "comité de ligne" plénier.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études avant-projet/projet et des travaux est fixée à : 1 172 400 € HT aux conditions économiques de janvier 2018. Le détail de ce coût estimatif est précisé en Annexe 3.

Cette estimation est évaluée avant toute phase d'études, et pourra faire l'objet d'un réajustement en fonction du résultat des études.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur de l'indice TP01 et de l'indice ING de janvier 2018 et d'un taux d'indexation :

- pour les travaux, indice TP01 : 11 % pour 2022, 8% pour 2023, 3% par an pour 2024 et au-delà
- pour la MOE/MOA, indice ING : 6% pour 2022, 4,5% pour 2023, 2% par an pour 2024 et au-delà,

le besoin de financement est évalué à 1 551 000 € courants HT.

5.2 Plan de financement

Les cocontractants s'engagent à participer au financement des études avant-projet/projet et des travaux selon les clés de répartition suivantes.

Phases AVP/PRO/REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
État	33,3300 %	516 948 €
Région Grand Est	33,3300 %	516 948 €
Collectivité Européenne d'Alsace	6,7763 %	105 101 €
CA Saint Louis	3,2237 %	50 000 €
Euro Rhein Ports	23,3400 %	362 003 €
TOTAL	100,0000 %	1 551 000 €

Les montants ci-dessus sont arrondis, les clés de participation prévalent.

5.3 Gestion des écarts

5.3.1 Épidémie de la COVID-19

L'épidémie de la COVID-19 peut engendrer des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national. Le besoin de financement indiqué à l'article 5.2 précédent intègre les coûts relatifs aux mesures de protection sanitaire ou d'organisation de l'opération liées à la pandémie de la COVID-19.

En cas de surcoûts supplémentaires imprévus liés à la pandémie de la COVID-19, il appartient à SNCF Réseau de fournir, aux co-financeurs, les justificatifs utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie Covid-19. Un avenant à la présente convention sera proposé pour couvrir ces surcoûts supplémentaires.

Dès lors et par dérogation, l'article 7.3 des Conditions générales ne s'applique pas (pénalités du maître d'ouvrage SNCF Réseau en cas de non-respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération) en cas d'écarts liés à la pandémie Covid-19.

Les autres clauses des Conditions générales restent valides et l'application de la présente clause ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF Réseau.

5.3.2 Réestimation du besoin de financement

Par ailleurs et indépendamment des dispositions ci-dessus, il est rappelé que le montant prévisionnel de l'opération indiqué à l'article 5.1 ci-dessus a été estimé sur la base d'une étude de niveau « dossier d'initialisation ». Ainsi, en complément des dispositions de l'article 7.1 des Conditions générales jointes en Annexe 1, les dispositions suivantes sont retenues pour la gestion des écarts.

À l'issue des études avant-projet/projet

Si à l'issue de la phase d'études, le montant réestimé de l'opération est supérieur au montant prévisionnel de l'opération visé à l'article 5.1 ci-dessus, le maître d'ouvrage sollicite les co-financeurs de l'opération lors d'un comité de pilotage spécifique visé à l'article 4 ci-dessus pour :

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

À l'issue de ce comité de pilotage, un avenant à la convention de financement sera proposé pour entériner le choix qui aura été validé.

Si ledit avenant à la présente convention de financement ne devait pas être signé par les co-financeurs dans un délai de 6 mois suivant la décision prise en comité de pilotage, les engagements pris dans le cadre de la présente convention de financement sont caducs.

En cas d'abandon de l'opération à l'issue des études avant-projet/projet, les dépenses engagées par SNCF Réseau jusqu'à la date de la décision d'abandon de l'opération, ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, sont prises en charges par les co-financeurs dans les conditions fixées par l'article 11 des Conditions générales.

En cours de phase travaux

De la même manière, en cas de risque de dépassement du besoin de financement au cours des travaux, les co-financeurs seront informés et sollicités lors d'un comité de pilotage spécifique :

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

À l'issue de ce comité de pilotage, un avenant à la convention de financement sera proposé pour entériner le choix qui aura été validé.

Tout au long du projet

En cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'article 5.1 lié à une croissance supérieure aux évolutions prévisionnelles indiquées à l'article susvisé des indices TP01 et ING, les co-financeurs s'engagent à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un nouvel avenant à la convention sera proposé aux co-financeurs sur cette base.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Pour l'ensemble des parties, hormis la Région Grand Est, les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1 à la présente convention de financement.

En dérogation des dispositions de l'article 8.2 susvisé, les dispositions suivantes sont arrêtées pour la Région Grand Est.

SNCF Réseau procède aux appels de fonds, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation de la Région Grand Est en euros constants sur justification par SNCF Réseau de l'engagement effectif de la phase ou des phases financée(s) par la présente convention de financement.
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement de la phase ou des phases concernée(s), qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement de la phase ou des phases concernée(s) par le montant de la participation financière de la Région Grand Est en euros constants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement de la phase ou des phases

concernée(s) visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Ces acomptes sont versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de la Région Grand Est.

- Pour chaque échéance y compris l'avance provisionnelle de 20%, SNCF Réseau adresse à la Région Grand Est un appel de fonds exprimé en euros courants calculé sur la base de l'acompte en euros constants révisé par les indices réels TP01 et ING au fur et à mesure de leur publication, selon la formule suivante :

1^{er} appel de fond

$$A = (A_{0TP01} \times TP01_n / TP01_0) + (A_{0ING} \times ING_n / ING_0)$$

Appel de fond suivant

$$A = \left[(A_{0TP01} \times TP01_n / TP01_0) + (A_{0ING} \times ING_n / ING_0) \right] + \left[\left[(A_{0pTP01} \times TP01_r / TP01_0) + (A_{0pING} \times ING_r / ING_0) \right] - \left[(A_{0TP01} \times TP01_n / TP01_0) + (A_{0ING} \times ING_n / ING_0) \right] \right]$$

A : acompte courant

A_{0TP01} : acompte constant indexé au TP01

A_{0ING} : acompte constant indexé à l'ING

A_{0pTP01} : acompte constant précédent indexé au TP01

A_{0pING} : acompte constant précédent indexé à l'ING

$TP01_0$: index TP01 de référence (selon les conditions économiques de références retenues)

$TP01_n$: dernier index TP01 connu au moment de l'appel de fonds

$TP01_r$: index TP01 réel du mois de l'appel de fonds

ING_0 : index ING de référence (selon les conditions économiques de références retenues)

ING_n : dernier index ING connu au moment de l'appel de fonds

ING_r : index ING réel du mois de l'appel de fonds

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes sont accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de la Région Grand Est en € courants défini au plan de financement.
- Après achèvement de l'intégralité de la phase ou des phases concernée(s) par la présente convention de financement, SNCF Réseau présente le relevé définitif des dépenses comptabilisées et procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à un appel de fonds complémentaire pour règlement du solde.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en annexe 3 à la présente convention de financement.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer à la demande de SNCF Réseau, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

Les parties conviennent que les présentes modalités d'appels de fonds auprès de la Région Grand Est ont un caractère dérogatoire limité à l'application des chroniques d'indexation des coûts indiquées à l'article 5 précédent. Toute modification de ces chroniques entrainera de facto celle des présentes modalités par voie d'avenant à la présente convention de financement.

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
État	DREAL Grand Est Service Transports Pôle Mobilité 14 rue du bataillon de marche n°24 – BP 10001 67050 Strasbourg Cedex	Utilisation du portail Chorus Pro : www.chorus-pro.gouv.fr	finances- programmation.st.dreal-grand- est@developpement- durable.gouv.fr
		Code service exécutant : EALCPCM057	
		Numéro SIRET DREAL Grand Est : 110 002 011 00044	
		Numéro engagement juridique (EJ) :	
Région Grand Est	Hôtel de Région Metz Place Gabriel Hocquard CS 81004 57036 Metz Cedex 01	DGA Mobilités – MAF – Jérémy PALOTY	07 88 15 77 01 jérémy.paloty@grandest.fr
Collectivité Européenne d'Alsace	CEA Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités	Utilisation du portail Chorus Pro : www.chorus-pro.gouv.fr	marc.ritter@alsace.eu
		Code service exécutant :	
		Numéro SIRET :	
		Numéro engagement juridique (EJ) :	
Agglomération de Saint Louis	Pl. de l'Hôtel de Ville, 68300 Saint Louis	Utilisation du portail Chorus Pro : www.chorus-pro.gouv.fr	A compléter
		Code service exécutant :	
		Code service exécutant :	
		Numéro engagement juridique (EJ) :	
EURO RHEIN PORTS	8 rue du 17 novembre 68100 Mulhouse	Service comptabilité	comptabilite@eurorheinports.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean- Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	Plaine Saint Denis Cedex		
--	-----------------------------	--	--

Comptable assignataire et imputation budgétaire pour l'État

Pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques de la Moselle.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État	110 002 011 00044	FR 94 130 010 259
Région Grand Est	200 052 264 00013	FR 53 200 052 264
Collectivité Européenne d'Alsace	<i>200 094 332 00018</i>	<i>FR1M 20094332</i>
Agglomération de Saint Louis	200 066 058 00013	FR16200066058
EURO RHEIN PORTS	900 406 646 00019	FR34900406646
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales, les engagements financiers des co-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
- dans un délai de 24 mois, à compter de la date de fin de réalisation des études et travaux objet de la présente convention, si le maître d'ouvrage n'a pas fourni l'ensemble des pièces justificatives permettant de solder l'opération.

Toute modification de la date de fin de réalisation des travaux et des études fera l'objet d'un courrier justifiant cette modification, adressé par SNCF Réseau à l'attention des co-financeurs

De la même manière, si les pièces justificatives ne pouvaient pas être fournies dans le délai de 24 mois fixé ci-dessus, SNCF Réseau adressera aux co-financeurs un courrier justifiant cette impossibilité et indiquant le nouveau délai dans lequel les pièces justificatives pourront être transmises.

ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'État

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

Monsieur Damien ROMONT, chef de projet Stratégie portuaire et aéroportuaire, DERET
1 place Adrien Zeller BP 91006
67070 Strasbourg

Pour la Collectivité Européenne d'Alsace

Monsieur Jérôme PFAFF, Directeur pôle mobilité - Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités
125B avenue d'Alsace
68000 Colmar

Pour l'agglomération de Saint-Louis

Monsieur Jean RAPP
Directeur de la Stratégie et de la Prospective
Bureau : 9 Croisée des Lys - Immeuble "Le Reflet"
68300 Saint Louis

Pour EURO RHEIN PORTS

Monsieur Kévin PICART
Responsable juridique
8 rue du 17 novembre
68100 Mulhouse

Pour SNCF Réseau

Madame Laurence BERRUT
Directrice territoriale Grand Est
15 rue de Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex

Fait,

À Strasbourg, le
Pour l'État
La Préfète de Région Grand Est

Le Directeur adjoint, DREAL Grand Est

Josiane CHEVALIER

Patrick CAZIN-BOURGUIGNON

PROJET

À Strasbourg, le
Pour la Région Grand Est
Le Président du Conseil Régional

Jean ROTTNER

PROJET

À Strasbourg, le
Pour la Collectivité Européenne d'Alsace
Le Président de l'Assemblée d'Alsace

Frédéric BIERRY

PROJET

À Saint Louis, le
Pour l'agglomération de Saint-Louis
Le Président du Conseil Communautaire

Jean-Marc DEICHTMANN

PROJET

À Mulhouse le
Pour EURO RHEIN PORTS
Le Président Directeur Général

Gilbert STIMPFLIN

PROJET

À Strasbourg, le
Pour SNCF Réseau
La Directrice territoriale Grand Est

Laurence BERRUT

PROJET



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 avant-projet/projet et des travaux de remise à niveau de la ligne Saint-Louis – Huningue
(ligne 136 000 du RFN)

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :
coût, fonctionnalités, délais

FICHE OPERATION « phase émergence » / « phase opérationnelle »

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

Intitulé de l'opération : Remise à niveau de la ligne Saint Louis - Huningue (ligne 136 000 du RFN)

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 ¹:

L'opération consiste à remettre à niveau la ligne 136 000 Saint Louis - Huningue pour assurer le maintien de son niveau de performance pour des circulations fret à 30 km / h, charge D (22,5 tonnes / essieu), pour une durée de 5 ans à compter de l'achèvement de l'opération.

Au stade actuel de l'émergence de l'opération, le programme prévisionnel de travaux est le suivant :

- **RT + Relevage du Pk 1+280 au Pk 1+749 (soit 0.469 km) : 355 traverses,**
- **RT + Relevage du Pk 1+786 au Pk 2+002 (soit 0.216 km) : 170 traverses.**
- **RT + Relevage du Pk 2+047 au Pk 2+260 (soit 0.213 km) : 170 traverses-**
- **Appareil 24B à Saint-Louis : 16 bois + 1/2 aiguillage de Gauche**
- **Appareil A (neutralisé) à Huningue (accès EP Ville de Huningue) : 17 bois**
- **Appareil D (neutralisé) à Huningue (accès EP FUCHS) : 19 bois.**
- **MS en BA pk 0+473**
- **Pra à PE pk 0+493**
- **Pra à TM pk 0+593**
- **Pra à PE pk 0+944**
- **Pra à TM pk 2+070**

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

¹ Voir s'il y a lieu d'insérer une rubrique « finalités/objectifs » de l'opération distincte de celle relative au « programme » en considérant que celle-ci fera apparaître les informations relatives au programme physique (confer préambule du document « conditions générales »)

Conditions de réalisation :

A définir avec les chargeurs.

Les hypothèses prises sont les suivantes : travaux de jour en fermeture de ligne.

Éléments financiers :

Le Coût Prévisionnel (CPDR) des travaux est évalué à 1,172 M€ HT aux conditions économiques de 01/2018 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de janvier 2018	AVP/PRO	REA	Total
Travaux	5 000	733 000	738 000
MOE	107 000	74 000	181 000
MOA	44 000	42 800	86 800
Coût brut	156 000	849 800	1 005 800
Provision pour risques	5000	161 600	166 600
Coût net	161 000	1 011 400	1 172 400

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

Date prévisionnelle de fin de la phase travaux	2024
Indice représentatif	TP01
Dernier indice pris en compte	Décembre 2021
Taux d'actualisation jusqu'au dernier indice pris en compte	0%
Taux d'actualisation après le dernier indice pris en compte	<ul style="list-style-type: none">- TP01 : 11 % pour 2022, 8% pour 2023, 3% par an pour 2024 et au-delà- ING : 6% pour 2022, 4,5% pour 2023, 2% par an pour 2024 et au-delà
Taux d'actualisation global	32,3 %

Éléments de calendrier :

Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de mise en service

- 2022 et 2023 : études avant-projet / projet
- 2023 : marché travaux et commande de matières
- 2024 : réalisation des travaux

PROJET

Convention multipartite relative au financement
des études avant-projet/projet et des travaux de
remise à niveau de la ligne Saint-Louis –
Huningue
(ligne 136 000 du RFN)

Annexe 3
Calendrier révisable des appels de fonds et
modèle d'état récapitulatif des dépenses

Calendriers révisables des appels de fonds

État / Collectivité Européenne d'Alsace / Communauté d'agglomération de Saint-Louis / Euro Rhein Ports

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1 à la présente convention de financement.

État

	mars-23	juin-23	sept-23	mars-24	juin-24	sept-24	>2024	Total
Montant appelé en € HT courants	103 390	25 847	51 695	103 390	129 237	77 542	25 847	516 948
Part en %	20,0000%	5,0000%	10,0000%	20,0000%	25,0000%	15,0000%	5,0000%	100%
Montant cumulé en € HT courants	103 390	129 237	180 932	284 321	413 558	491 101	516 948	516 948
Part cumulée en %	20%	25%	35%	55%	80%	95%	100%	100%

Collectivité Européenne d'Alsace

	mars-23	juin-23	sept-23	mars-24	juin-24	sept-24	>2024	Total
Montant appelé en € HT courants	21 020	5 255	10 510	21 020	26 275	15 765	5 255	105 101
Part en %	20,0000%	5,0000%	10,0000%	20,0000%	25,0000%	15,0000%	5,0000%	100%
Montant cumulé en € HT courants	21 020	26 275	36 785	57 806	84 081	99 846	105 101	105 101
Part cumulée en %	20%	25%	35%	55%	80%	95%	100%	100%

Communauté d'Agglomération de Saint-Louis

	mars-23	juin-23	sept-23	mars-24	juin-24	sept-24	>2024	Total
Montant appelé en € HT courants	10 000	2 500	5 000	10 000	12 500	7 500	2 500	50 000
Part en %	20,0000%	5,0000%	10,0000%	20,0000%	25,0000%	15,0000%	5,0000%	100%
Montant cumulé en € HT courants	10 000	12 500	17 500	27 500	40 000	47 500	50 000	50 000
Part cumulée en %	20%	25%	35%	55%	80%	95%	100%	100%

Euro Rhein Ports

	mars-23	juin-23	sept-23	mars-24	juin-24	sept-24	>2024	Total
Montant appelé en € HT courants	72 400	18 100	36 200	72 400	90 500	54 300	18 100	362 000
Part en %	20,0000%	5,0000%	10,0000%	20,0000%	25,0000%	15,0000%	5,0000%	100%
Montant cumulé en € HT courants	72 400	90 500	126 700	199 100	289 600	343 900	362 000	362 000
Part cumulée en %	20%	25%	35%	55%	80%	95%	100%	100%

Région Grand Est

Les modalités d'appels de fonds pour la Région Grand Est sont précisées à l'article 5.1. Le tableau ci-dessous est exprimé en Euros constant aux conditions économiques de janvier 2018.

Région Grand Est

	mars-23	juin-23	sept-23	mars-24	juin-24	sept-24	>2024	Total
Montant en € HT constants	78 152	19 538	39 076	78 152	97 690	58 614	19 538	390 761
Part en %	20,0000%	5,0000%	10,0000%	20,0000%	25,0000%	15,0000%	5,0000%	100%
Montant cumulé en € HT constants	78 152	97 690	136 766	214 919	312 609	371 223	390 761	390 761
Part cumulée en %	20%	25%	35%	55%	80%	95%	100%	100%

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 multipartite relative au financement
des études avant-projet/projet et des travaux de
remise à niveau de la ligne Saint-Louis –
Huningue
(ligne 136 000 du RFN)

Annexe 4
Moyens et calendrier des évènements de
communication

Aucun évènement de communication prévu à date.



SAINT-LOUIS

Agglomération

Terres d'avenir

Chef de Pôle
Service Transport-pôle mobilité
Dreal Grand Est
Monsieur David Lombard
14 rue du Bataillon de marche n°24
BP 10001
67050 Strasbourg Cedex

Dossier Suivi par : Jean RAPP
Tél. : 06 98 23 55 05
rapp.jean@agglo-saint-louis.fr

Objet : Avis de Saint-Louis Agglomération concernant la participation financière de la collectivité aux opérations de mise aux normes du capillaire ferroviaire menant au port de Huningue Village-Neuf.

Saint-Louis, mardi 2 août 2022

Monsieur le chef du Pôle Service Transport-Pôle mobilité,

Lors de la réunion du 6 juillet dernier, vous avez présenté à mes services le projet de mise aux normes du capillaire ferroviaire desservant le port de Huningue Village-Neuf. Cette rencontre a permis d'évoquer plus largement le sujet du développement futur du port et son incidence sur l'évolution du trafic ferroviaire et routier. Nous vous avons également interrogé lors de cet entretien ainsi que par courriel sur un certain nombre de questions restées ouvertes afin de pouvoir présenter ce projet aux élus des communes d'assiette du tracé de la voie ferrée.

Je souhaitais vous remercier, dans un premier temps, pour les réponses transmises à mes services le 26 juillet dernier et vous apporter un certain nombre de réponses à vos questions, consécutivement à la rencontre que j'ai pu organiser avec les collectivités impactées.

Les élus de Saint-Louis Agglomération et notamment les représentants des communes traversées par cette infrastructure comprennent parfaitement les enjeux relatifs à la réalisation des travaux nécessaires à la pérennisation de cet équipement. Il n'en demeure pas moins que son maintien, et plus encore, son développement dans les prochaines années militent pour que certaines dispositions soient envisagées afin de concilier la qualité de vie de nos habitants et le bon fonctionnement de cette infrastructure.

La contribution de Saint-Louis Agglomération sera donc subordonnée à un certain nombre de conditions qui devront être autant d'engagements de la part de l'exploitant de cet équipement, et notamment :



- La limitation de la plage horaire d'utilisation de la voie ferrée afin de réduire les perturbations sur le réseau routier et de manière à éviter les désagréments acoustiques pour les habitants riverains de l'infrastructure. Une plage horaire privilégiant la circulation des trains de 9h à 11h30 et de 14h à 15h30 est ainsi fortement souhaitée ;
- La limitation de la fréquentation journalière à 2 trains au maximum ;
- L'étude de la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances sonores au droit des secteurs ayant connus un fort développement urbain au cours de ces dernières années ;
- Le maintien du couvert végétal existant ou sa reconstitution après la réalisation des travaux de remise aux normes de l'infrastructure ;
- La garantie de la possibilité de réaliser le projet de piste cyclable Saint-Louis Huningue tel que prévue par Saint-Louis Agglomération (voir plan en annexe du présent courrier).

La prise en compte des différentes demandes ainsi formulées nous conduirait à envisager une participation financière de 50 000 € prenant en compte les retombées fiscales du port, modestes pour l'agglomération ainsi que les nuisances occasionnées sur les communes de passage de cette infrastructure.

Je tenais à souligner enfin que la participation de Saint-Louis Agglomération au financement de cette première phase de travaux ne préjuge pas de l'accompagnement futur de la collectivité pour la réalisation des opérations ultérieures.

Veillez recevoir, Monsieur, l'expression de mes salutations les meilleures.

Jean-Marc Deichtmann



Le Président,

Jean-Marc DEICHTMANN

PJ : Plan projet piste cyclable Saint-Louis Huningue.

Copie à :

- Monsieur Guy TREFFOT
- Monsieur David LOMBARD
- Monsieur Jérôme PFAFF
- Monsieur Philippe RUST
- Monsieur Damien ROMONT
- Monsieur Pascal PETERSCHMITT



Présentation générale
Diagnostic et enjeux
Approche urbaine et sociale
Approche fonctionnelle
Approche environnementale
Approche spatiale
Définition des objectifs
Principes d'aménagements
Propositions d'aménagements
Synthèse financière

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

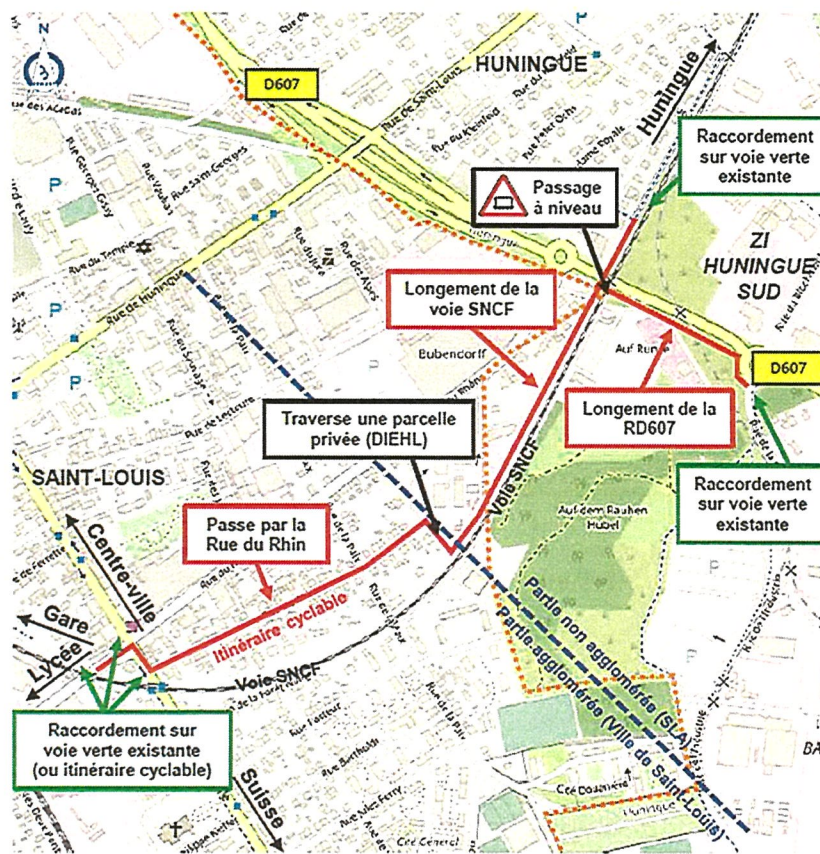


Figure 3 : Localisation et caractéristiques du tracé [source : Openstreetmap]

LE PROJET D'ITINÉRAIRE CYCLABLE

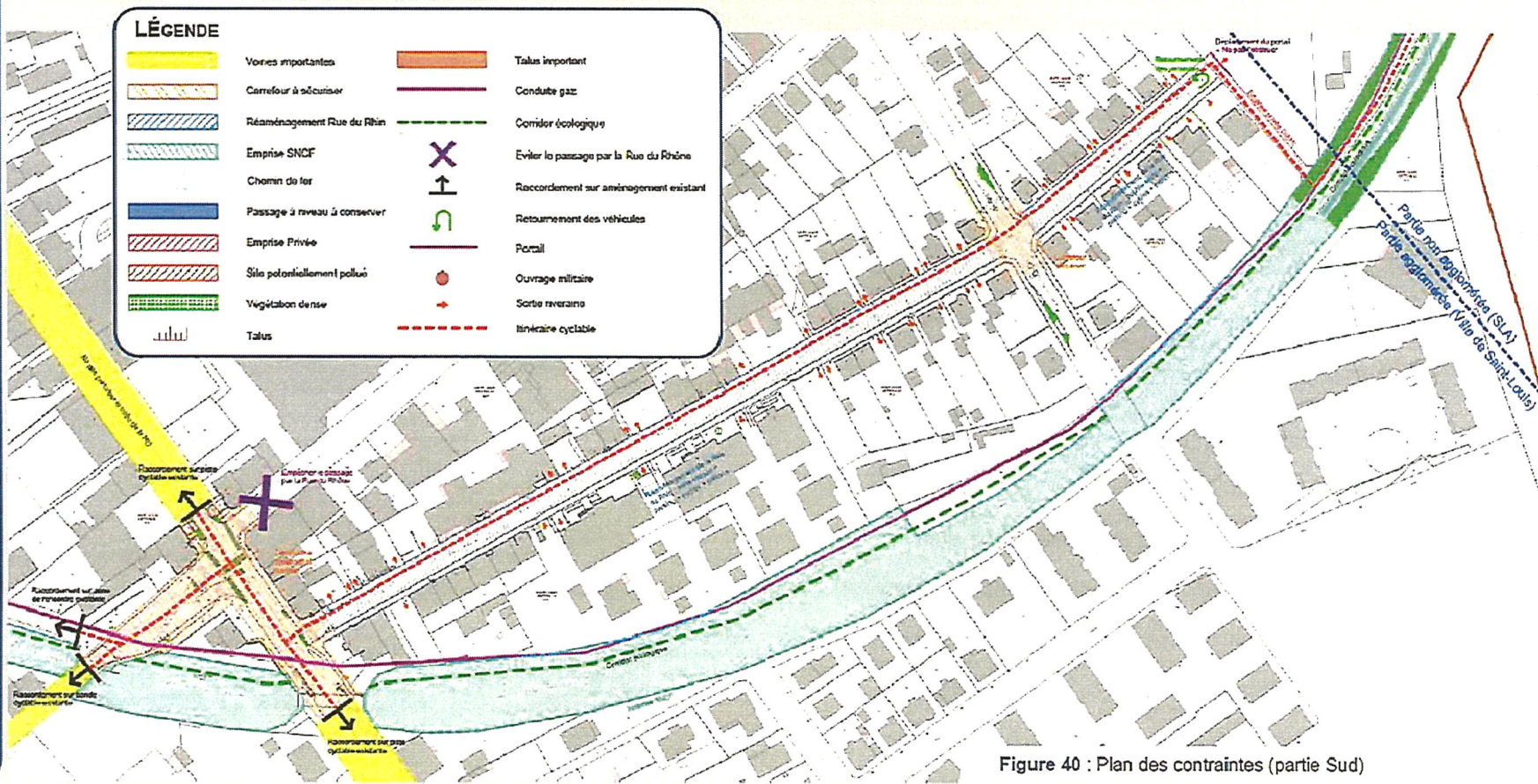
se situe sur la commune d'Huningue et de Saint-Louis qui permettra d'assurer une liaison piétons-cycles entre les centres d'Huningue, Saint-Louis et la zone industrielle d'Huningue Sud. L'itinéraire devra ainsi faire éviter le passage des modes doux par la Rue du Rhône assez dangereuse pour eux.

Le projet d'itinéraire cyclable débute à Huningue dans le prolongement de la voie verte existante longeant la voie SNCF. Il traverse la RD607 en continuant le long de la voie SNCF pour aller vers Saint-Louis et une jonction est également prévue le long de la RD607 jusqu'au giratoire de la ZI Huningue Sud. La maîtrise d'ouvrage sera assurée par SLA sur ce tronçon (partie non agglomérée).

Sur la suite du tracé (partie agglomérée), la maîtrise d'ouvrage sera assurée en phase travaux par la ville de Saint-Louis. Le tracé longeant la voie SNCF rejoindra la Rue du Rhin en passant par une parcelle de l'entreprise DIEHL METERING. L'itinéraire cyclable passera par la Rue du Rhin jusqu'à l'intersection avec le carrefour de l'Avenue de Bâle, Rue du Rhône, Rue du Docteur Marcel Hurst. D'ici, les usagers pourront emprunter les différents itinéraires cyclables présents à ce carrefour pour se rendre au centre-ville, en Suisse ou alors rejoindre la gare et le lycée.

PLAN DES CONTRAINTES – PARTIE SUD

- Présentation générale
- Diagnostic et enjeux
- Approche urbaine et sociale
- Approche fonctionnelle
- Approche environnementale
- Approche spatiale
- Définition des objectifs**
- Principes d'aménagements
- Propositions d'aménagements
- Synthèse financière



LÉGENDE			
	Voies importantes		Talus important
	Carrefour à sécuriser		Conduite gaz
	Réaménagement Rue du Rhin		Corridor écologique
	Emprise SNCF		Eviter le passage par la Rue du Rhône
	Chemin de fer		Raccordement sur aménagement existant
	Passage à niveau à conserver		Retournement des véhicules
	Emprise Privée		Perculés
	Site potentiellement pollué		Ouvrage militaire
	Végétation dense		Sortie reversants
	Talus		Itinéraire cyclable

Figure 40 : Plan des contraintes (partie Sud)



**PRÉFET
DU HAUT-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Sous-Préfecture
de Mulhouse**

DREAL DU GRAND EST
SERVICE TRANSPORTS
PÔLE MOBILITÉ

Affaire suivie par : Philippe Lauzi
Tél. : 03 89 33
philippe.lauzi@developpement-durable.gouv.fr

Mulhouse, le **26 SEP. 2022**

Le préfet du Haut-Rhin

à

Monsieur le Président de Saint-Louis
Agglomération
Place de l'hôtel de Ville
CS 50199
68305 Saint Louis Cedex

Réf. : Monsieur Jean Rapp,
rapp.jean@agglo-saint-louis.fr

Objet : Ligne de fret ferroviaire capillaire desservant le port de Saint Louis Huningue

Monsieur le Président,

Par correspondance du 2 août dernier vous m'avez fait connaître votre accord pour participer au financement des opérations de régénération de la ligne de fret ferroviaire capillaire desservant le port de Saint-Louis Huningue Village Neuf, et les conditions que vous souhaitez voir respectées au cours de la mise en œuvre de cette opération de travaux et consécutivement à celle-ci.

En réponse, je vous apporte les précisions suivantes.

S'agissant des modalités de circulation des trains à privilégier, vous soulignez votre souhait de privilégier une plage de circulation entre 9h et 11h30, et en début d'après midi, entre 14h et 15h30, ainsi qu'une limitation du trafic à deux trains quotidien.

Les représentants du port indiquent leur intention de faire diligence pour respecter les plages de circulation précitées, sous réserve, bien entendu, des créneaux accordés par SNCF Réseau. En outre, le trafic ciblé à ce jour ne devrait pas dépasser deux trains quotidiens, ce qui devrait également faciliter l'atteinte de cet objectif.

Vous indiquez ensuite l'intérêt de prévoir une étude des impacts sonore et de la mise en œuvre de mesures de protection sur les zones ayant connu un important développement urbain ces dernières années.

Sous-Préfecture de Mulhouse
2 Place du Général De Gaulle
BP 41108 - 68052 MULHOUSE CEDEX 01
Tél. : 03 89 33 45 23 / 24
www.haut-rhin.gouv.fr

Afin d'apporter une réponse à cette attente, les services de la DREAL se sont rapprochés du CEREMA qui a présenté un cadre méthodologique, et une première perspective d'étude.

Il est ainsi envisagé une première étape d'étude consistant en une campagne de mesure de l'état initial sur les différentes zones urbanisées à proximité de la voie qui permettra notamment une mise en perspective des valeurs de la réglementation. Sur cette base il sera possible de calculer l'évolution des niveaux sonores selon différents scénarii de trafic.

En deuxième approche, si cela s'avère nécessaire, une modélisation acoustique de l'ensemble de la zone impactée par la voie ferrée pourra être réalisée afin de calculer les niveaux sonores à terme (avec le trafic cible) en façade de chaque habitation riveraine, et l'augmentation des niveaux sonores entre la situation initiale et la situation à terme.

Au vu des conclusions de l'étape précédente, des recommandations et/ou une seconde phase d'étude pourront être envisagées pour déterminer des actions de réduction des nuisances sonores engendrées par l'évolution des trafics sur la ligne.

Le financement de la première étape de l'étude sera assuré par l'État.

Je précise également que l'attention de SNCF Réseau a été attirée sur la nécessité de prendre en compte et protéger l'environnement végétal existant.

À ce titre SNCF Réseau a prévu la mise en œuvre d'actions visant à réduire l'impact des travaux sur l'environnement immédiat en termes de pratique d'évacuation des déchets ou encore de réduction des nuisances.

Outre la nécessité d'intervenir sur les voies et leurs abords immédiats, SNCF Réseau s'est engagé à préserver, dans la mesure du possible, la végétation existante, sous réserve, bien entendu, des obligations de sécurité et des nécessités inhérentes au chantier.

S'agissant enfin du projet de piste cyclable Saint Louis – Huningue, je vous précise que le projet de régénération de la ligne de fret ferroviaire capillaire, qui n'est qu'une remise en état de l'existant, ne modifiera pas les emprises de l'infrastructure ferroviaire.

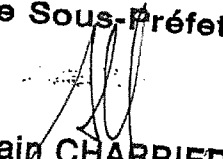
Par conséquent, les projets situés en dehors de cette emprise ne seront pas impactés.

Le cas échéant des précisions complémentaires pourront vous être proposées lors du prochain comité de ligne que j'envisage de réunir dans les tous meilleurs délais.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout éventuel besoin de précision ou complément.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Pour le Préfet,
et par délégation.

Le Sous-Préfet,

Alain CHARRIER