



Convention

relative au financement des études projet
et des travaux d'élargissement du pont-
rail situé au KM 134,920 de ligne 115 000
Strasbourg à Bâle

Conditions particulières

GEREMI - compte F54379	ARCOLE n°	GCF 2200083
------------------------	-----------	-------------

ENTRE LES SOUSSIGNÉS,

La Collectivité européenne d'Alsace, représentée par son Président, **Monsieur Frédéric BIERRY**, en vertu de la délibération du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace du 20 juin 2022 l'habilitant à signer la présente convention.

Ci-après désignée « **la Collectivité européenne d'Alsace** »

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 et **la Collectivité européenne d'Alsace** étant désignées collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

VU :

- le Code général des collectivités territoriales et notamment le IV de l'article L.1111-10 dans sa rédaction issue de l'article 44 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022, dite Loi 3DS, autorisant les Départements à financer toute opération dont la maîtrise d'ouvrage relève de la Société SNCF Réseau,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°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,
- la délibération n° CP-2018-6-3-3 du 15 juin 2018 de la Commission permanente du Conseil départemental du Haut-Rhin approuvant la convention de financement de l'étude préliminaire pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis et autorisant son président à la signer,
- la convention de financement de l'étude préliminaire pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis signée le 18 juillet 2018 (réf. 1800197),
- la délibération n° CP-2020-3-3-3 du 06/03/2020 de la commission permanente du Conseil Départemental approuvant la convention de financement de l'étude avant-projet pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis et autorisant son président à la signer,
- la convention de financement de l'étude avant-projet pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis signée le 18 mai 2020 (réf. 2000095),
- la délibération n° CP-2020-12-3-8 du 11/12/2020 de la commission permanente du Conseil Départemental approuvant l'avenant °1 à la convention de financement de l'étude avant-projet pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis et autorisant son président à le signer,
- l'avenant n°1 à la convention de financement de l'étude avant-projet pour l'élargissement du pont-rail situé au km 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis signé le 23 décembre 2020,
- la délibération du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace du 20 juin 2022 approuvant la convention de financement relative au financement de l'étude projet et des travaux pour l'élargissement du pont-rail situé au KM 134,920 Ligne 115 000 de Strasbourg à Saint Louis et autorisant son président à la signer.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	5
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES ET TRAVAUX À RÉALISER	5
2.1	PÉRIMÈTRE DES ÉTUDES	5
2.2	OBJECTIF DES ÉTUDES PROJET ET TRAVAUX	6
2.3	CONTENU DES ÉTUDES PROJET ET DU PROGRAMME DES TRAVAUX	7
ARTICLE 3.	DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX	7
ARTICLE 4.	MODALITÉS DE SUIVI DES ETUDES ET TRAVAUX	8
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES ET TRAVAUX	8
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	8
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	9
5.3	GESTION DES ÉCARTS	9
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS.....	10
6.1	MODALITÉS D'APPELS DE FONDS.....	10
6.2	DÉLAIS DE CADUCITÉ	11
6.3	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	11
ARTICLE 7.	ACQUISITION/CESSIONS DES TERRAINS NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX DU DOUBLEMENT DU PONT RAIL	11
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	11
ANNEXES		

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

La ligne ferroviaire IF115 000 reliant Strasbourg-Ville à Bâle franchit la RD105 à l'ouest de Saint-Louis par l'intermédiaire de deux ouvrages du type « pont-rail », respectivement établis aux Pk 134+903 et 134+920 de la ligne.

Souhaitant améliorer les accès à l'autoroute dans le secteur des Trois Frontières et désengorger l'entrée de l'agglomération de Saint-Louis, le Département du Haut-Rhin avait engagé dès 2013 - par l'intermédiaire de la DREAL - des réflexions et études pour définir les solutions techniques qui permettraient de répondre au mieux aux objectifs de sécurisation, de fluidification et d'amélioration du trafic routier de l'échangeur A35 / RD105, un axe routier stratégique de contournement nord de l'agglomération bâloise. Dans ce contexte, 5A3F est l'acronyme utilisé pour désigner les futurs Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute-Agglomération des 3 Frontières.

La solution finalement retenue et déposée auprès des services de l'Etat consiste à transformer la RD105 en boulevard urbain à deux fois deux voies, équipé de carrefours à feux intelligents permettant une meilleure gestion du trafic en temps réel et la gestion des modes doux.

La mise en œuvre de telles dispositions nécessite toutefois le doublement du pont-rail établi au franchissement des voies ferrées, avec reconfiguration corrélative des espaces et des fonctionnalités :

- reconfiguration - côté Nord - du Pont rail (Pra) existant (Ouverture Droite=6,00m) établi au km 134+903 en un ouvrage réservé aux piétons et cycles,
- maintien des caractéristiques actuelles du Pra existant (Ouverture Droite=10,00m) établi au km 134+920, mais inversion du sens de circulation (sens St-Louis/Autoroute),
- création - côté Sud - d'un nouvel ouvrage accolé à l'Ouvrage d'art (OA) existant pour permettre le passage de 2 nouvelles voies de circulation nouvelles (sens autoroute /St-Louis).

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études projet à réaliser et la réalisation des travaux d'élargissement du pont-rail situé à Saint-Louis, au KM 134,920 de ligne 115 000 Strasbourg à Bâle suivant l'assiette de financement et un 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 DES ETUDES ET TRAVAUX À RÉALISER

2.1 Périmètre des études

Les études projet concernent la réalisation du doublement du pont-rail établi au Pk 134+920 de la ligne IF 115 000 de Strasbourg-Ville à Bâle, préalable nécessaire pour permettre la transformation de la

RD105 un boulevard urbain à 2x2 voies. Les études projet sont dans la suite logique des études avant-projet achevées en décembre 2021, objet de la convention financement signée le 18 mai 2020.

Le programme fonctionnel est circonscrit à la composante ferroviaire de l'opération visant la transformation de la RD105 en boulevard urbain, le périmètre de la présente étude englobe l'ensemble des installations du Réseau Ferré National impactées par le projet, et pour lesquelles SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux en phase Réalisation. La Collectivité européenne d'Alsace portera l'ensemble des procédures administratives et environnementales requises et en accord avec SNCF Réseau.

Outre les travaux de construction du pont-rail proprement dit, le périmètre de l'étude intégrera également l'ensemble des travaux connexes de remaniement ou d'adaptation en phases provisoires de chantier des installations ferroviaires préexistantes.

L'étude de SNCF Réseau abordera plus spécifiquement les travaux suivants :

- la construction de l'ouvrage d'art proprement dit selon le phasage retenu,
- le remaniement provisoire puis le rétablissement de la superstructure ferroviaire (voies) pour les travaux d'ouvrages d'art,
- le déplacement provisoire ou la mise en situation provisoire, puis le rétablissement des artères de câbles d'énergie électrique, de signalisation et de télécommunication,
- le remaniement en phases provisoires des installations de sécurité, puis leur rétablissement en situation définitive conformément aux dispositions initiales,
- le remaniement des installations spéciales à la traction électrique, compris toutes adaptations intermédiaires nécessitées par le phasage des travaux,
- l'installation, la surveillance et la maintenance de la signalisation de ralentissement des trains (LTV) sur les voies impactées par les travaux.

Bien que nécessaires à la réalisation complète de l'opération routière projetée, les travaux autres que ceux mentionnés ci-avant seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité européenne d'Alsace et sont, à ce titre, clairement exclus du champ d'intervention de SNCF Réseau.

La Collectivité européenne d'Alsace se chargera plus particulièrement :

- de l'ensemble des opérations domaniales à engager dans le cadre du projet,
- de l'ensemble des demandes de dérogations administratives et environnementales dans le cadre du projet,
- du déplacement en accord avec les concessionnaires intéressés des différents réseaux, y compris s'il y a lieu ceux établis dans l'emprise du chantier à ouvrir par SNCF Réseau,
- de l'exécution des travaux de terrassement pour mise à niveau de la plateforme routière de la future RD105 de part et d'autre des installations ferroviaires, compris façonnage et végétalisation des talus encadrants,
- de la réalisation des plateformes et base vie nécessaires à la préfabrication des cadres de l'ouvrage ferroviaire y compris ses accès,
- des études et travaux relatifs à l'aménagement de la voirie : structure de chaussée, couche de roulement, trottoirs, dispositifs de réception et d'évacuation des eaux zénithales, signalisation routière horizontale et verticale, etc...
- de la fourniture, de l'installation et du raccordement au réseau public du dispositif d'éclairage sous l'ouvrage.

2.2 Objectif des études projet et travaux

Les études projet ont pour objectif de définir la rédaction de l'ensemble des cahiers des charges nécessaires aux appels d'offres permettant le lancement des travaux programmés de 2024 à fin 2025. Les travaux seront réalisés sous Interruptions temporaires de circulation ferroviaire (ITC) en plusieurs phases se décomposant de la manière suivante :

- Simplification du plan de voies et intervention sur les différents câbles
- Réalisation de pieux pour la mise en place de tabliers auxiliaires et pour le soutènement des voies V1 et V2.
- Mise en place des chevêtres et la pose des tabliers auxiliaires ;
- Ripage des 3 modules constituant le cadre
- Remise en place des différents câbles

2.3 Contenu des études projet et du programme des travaux

Les études projet permettront :

- De préciser par notes de calculs, des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre ;
- De déterminer l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques ;
- De préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ;
- D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- D'arrêter le coût prévisionnel de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- D'affermir le délai global de réalisation de l'ouvrage.

Le lancement des 1^{ers} appels offres est prévu courant du 2^{ème} trimestre 2023. L'ordre de service fixant l'origine du délai contractuel et la date de démarrage des travaux du marché principal de génie civil est prévu fin du 1^{er} trimestre 2024.

La description du programme des travaux est indiquée en **Annexe 3** à la présente convention de financement.

ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX

La durée prévisionnelle de réalisation des études projet et travaux est de 39 mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études et travaux 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 **5 septembre 2022**. À défaut, un avenant devra être approuvé par les signataires pour réajuster le calendrier et le besoin de financement éventuellement.

Parallèlement, la Collectivité européenne d'Alsace remettra pour le **5 décembre 2022** à SNCF Réseau le planning :

- des procédures administratives et environnementales,
- des travaux de terrassement pour mise à niveau de la plateforme routière de la future RD105 de part et d'autre des installations ferroviaires,

- des travaux des plateformes et base vie nécessaires à la préfabrication des cadres de l'ouvrage ferroviaire y compris ses accès.

La Collectivité européenne d'Alsace confirmera le respect de ce planning dans le cadre des instances de suivi de l'opération prévues à l'article 4 suivant au plus tard pour le **30 juin 2023**. Le cas échéant, SNCF Réseau prendra à son compte les travaux préalables de terrassement et des plateformes précités après intégration de leur coût dans le besoin de financement par voie d'avenant à la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE SUIVI DES ETUDES ET TRAVAUX

En dérogation de l'article 5 des **Conditions générales** jointes **en Annexe 1** à la présente convention, les parties conviennent de la mise en place d'un dispositif de pilotage selon l'organisation suivante.

Le comité de projet des maîtres d'ouvrage (COPROJ MOA) rassemble les représentants au niveau technique de SNCF Réseau et la Collectivité européenne d'Alsace. L'ordre du jour comprend au minimum l'avancement des études et leurs résultats principaux, des alertes ou des points particuliers et des dispositions proposées pour y remédier, et des échanges d'information sur le dispositif de concertation et de prise en compte des demandes des parties prenantes ou de tiers sur les caractéristiques du projet. Durant les travaux, les comités de projet seront maintenus.

Coprésidé par la Directrice Territoriale de SNCF Réseau ou son représentant et le Président de la Collectivité européenne d'Alsace ou son représentant, il arbitre et coordonne les décisions relatives au pilotage de la phase réalisation. Il se réunit au minimum une fois par semestre et au terme des travaux. Il prépare les informations et les décisions présentées au Comité de Pilotage des financeurs.

La programmation de ces comités prendra en compte les dates des organes de gouvernance du projet avec les financeurs, de façon à assurer un dispositif de coordination et de pilotage des études pertinent et réactif.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES ET TRAVAUX

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études et travaux aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études projet et travaux, objet de la présente convention, est fixée à **12 712 375 € HT** aux conditions économiques de **06/2018**.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

- En tenant compte de la valeur du dernier indice connu **TP01** et d'un taux d'indexation prévisionnel de de 11% en 2022, de 8% pour 2023, puis de 3% par an au-delà,
- En tenant compte de la valeur du dernier indice connu **ING** et d'un taux d'indexation prévisionnel de 6% en 2022, puis 4,5% pour 2023 et 2% par an au-delà,

le besoin de financement est évalué à **17 159 009 € courants HT**.

5.1.3 Compensation financière des charges de maintenance ultérieure

Dans le respect des dispositions de l'article L.2111-10-1 du Code des transports et du décret n°2019-1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, SNCF Réseau déterminera les impacts financiers sur ses comptes liés à la réalisation de la présente opération.

Le coût de la maintenance des aménagements réalisés sera couvert par un versement de 19,44% du montant des dépenses liées aux travaux de construction de l'ouvrage.

Le montant du versement est évalué à 3 187 537 € HT selon le détail de calcul ci-dessous, mais ne sera fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Montant estimatif de la phase de réalisation : 16 396 793 € HT

% de charges de maintenance de l'ouvrage : 19,44%

Compensation financière estimative des charges de maintenance : 3 187 537 € HT.

Le bénéficiaire du versement est SNCF Réseau, qui assurera la maintenance ultérieure du pont-rail.

Le versement sera arrêté définitivement sur la base du relevé de dépenses définitif et sera facturé en une seule fois à la Collectivité européenne d'Alsace lors du solde de la convention de financement.

Par ailleurs, sans préjudice des dispositions de la présente convention et concomitamment à la celle-ci, une convention de gestion ultérieure de l'ouvrage est conclue par les Parties.

5.2 Plan de financement

La Collectivité européenne d'Alsace s'engage à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Phases PRO REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Collectivité européenne d'Alsace	100,0000%	17 159 009€
TOTAL	100,0000 %	17 159 009€

5.3 Gestion des écarts

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement peut engendrer des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération, et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie COVID-19
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Il appartient à SNCF Réseau de fournir les justificatifs utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.

L'application de la présente clause ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF Réseau.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau en informe la Collectivité européenne d'Alsace dans les plus brefs délais afin d'acter de la poursuite ou de l'arrêt de l'opération, et de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec la Collectivité européenne d'Alsace, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des conditions générales jointes en annexe 1.

Par ailleurs, en cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'article 5.1 de la présente convention, lié à une croissance supérieure aux évolutions prévisionnelles indiquées à l'article susvisé de l'indice TP01, la Collectivité européenne d'Alsace s'engage à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un avenant à la présente convention sera proposé à la Collectivité européenne d'Alsace sur cette base.

Enfin et indépendamment des dispositions ci-dessus, en complément des dispositions de l'article 7.1 des conditions générales jointes en annexe 1, il est précisé que le besoin de financement indiqué ci-dessus à l'article 5.1.2 est estimé à l'issue de la phase avant-projet ;

En cas de risque de dépassement de ce besoin de financement à l'issue de la phase études projet, le maître d'ouvrage informe préalablement la Collectivité européenne d'Alsace et la sollicite pour :

- la mobilisation d'un financement complémentaire et /ou,
- la modification du programme des travaux.

Un avenant à la présente convention sera proposé à la Collectivité européenne d'Alsace sur cette base.

De la même façon, en cas de risque de dépassement du besoin de financement au cours des travaux, la Collectivité européenne d'Alsace sera informée et sollicitée pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

Un avenant à la présente convention sera proposé à la Collectivité européenne d'Alsace sur cette base.

Enfin, en cas de modification du planning des ITC en 2024 et 2025, tel que présenté et remis à la Collectivité européenne d'Alsace, due à un retard pris par la Collectivité européenne d'Alsace dans son propre planning des procédures administratives et environnementales et/ou des travaux de terrassement pour mise à niveau de la plateforme routière de la future RD105 de part et d'autre des installations ferroviaires et des plateformes et base vie nécessaires à la préfabrication des cadres de l'ouvrage ferroviaire y compris ses accès, les engagements pris par SNCF Réseau en terme de programme, de délai et de coût dans cadre de la présente convention seront revus. Un avenant à la présente convention précisera les impacts et leur prise en charge par la Collectivité européenne d'Alsace.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Par dérogation, le premier appel de fonds émis s'élève à 18% du besoin de financement mentionné à l'article 5.2 ci-avant.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

6.2 Délais de caducité

En dérogation des dispositions de l'article 10 des Conditions générales :

Les engagements financiers de la Collectivité européenne d'Alsace deviendront caducs dans un délai de 9 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.

6.3 Domiciliation de la facturation

La domiciliation de la facturation est détaillée en **Annexe 3**.

ARTICLE 7. ACQUISITION/CESSIONS DES TERRAINS NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX DU DOUBLEMENT DU PONT RAIL

La Collectivité européenne d'Alsace procédera :

- à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de l'ouvrage,
- aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention.

En outre la Collectivité européenne d'Alsace se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

Les dépendances du domaine public ferroviaire situées de part et d'autre des voies ferrées, et qui devront être distraites définitivement de ce domaine pour la réalisation de l'ouvrage de croisement, pourront être cédées à la Collectivité européenne d'Alsace.

Cette cession aura lieu selon les conditions financières issues de l'avis du service France Domaine du département du lieu de situation des biens.

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés. Les frais correspondants à cette cession seront pris en charge par le maître d'ouvrage concerné.

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 SNCF Réseau
Laurence BERRUT

Vérifié PCF le 20.07.22

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

Pour la Collectivité européenne d'Alsace
Marie-Catherine JEANNINGROS

Collectivité européenne d'Alsace
100 Avenue d'Alsace
68000 COLMAR

Fait,

À Colmar, le
Pour la Collectivité européenne d'Alsace,
Le président de la Collectivité européenne d'Alsace

Monsieur Frédéric BIERRY

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

DocuSigned by:
Laurence BERRUT
679402826B9D4B4...

Madame Laurence BERRUT



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 de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalités

FICHE OPÉRATION « phase émergence » / « phase opérationnelle »

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financier(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 : doublement du pont-rail établi au Pk 134+920 à Saint Louis de la ligne IF 115 000

Éléments de gouvernance :

3 échanges techniques entre les services techniques du Département du Haut-Rhin et la MOA SNCF Réseau de la Direction Territoriale Grand Est lors de l'élaboration du programme de la phase études préliminaires.

Une réunion de présentation des études avant-projet a eu lieu le 4 janvier 2022 auprès de la Collectivité européenne d'Alsace.

Éléments de programme ¹:

Les études projet concernent la réalisation du doublement du pont-rail établi au Pk 134+920 de la ligne IF 115 000 de Strasbourg-Ville à Bâle, préalable nécessaire pour permettre la transformation de la RD105 en un boulevard urbain à 2x2 voies.

La **description de la situation de référence** La ligne ferroviaire IF115 000 reliant Strasbourg-Ville à Bâle franchit la RD105 à l'ouest de Saint-Louis par l'intermédiaire de deux ouvrages du type « pont-rail », respectivement établis aux Pk 134+903 et 134+920 de la ligne.

Les fonctionnalités principales :

La solution finalement retenue et déposée auprès des services de l'État consiste à transformer la RD105 en boulevard urbain à deux fois deux voies, équipé de carrefours à feux intelligents permettant une meilleure gestion du trafic en temps réel et la gestion des modes doux.

La mise en œuvre de telles dispositions nécessite toutefois le doublement du pont-rail établi au franchissement des voies ferrées, avec reconfiguration corrélative des espaces et des fonctionnalités :

- Reconfiguration - côté Nord - du Pra existant (OD=6,00m) établi au km 134+903 en un ouvrage réservé aux piétons et cycles,
- Maintien des caractéristiques actuelles du Pra existant (OD=10,00m) établi au km 134+920, mais inversion du sens de circulation (sens St-Louis/Autoroute),
- Création - côté Sud - d'un nouvel ouvrage accolé à l'OA existant pour permettre le passage de 2 nouvelles voies de circulation (sens Autoroute /St-Louis).

La **solution de référence** retenue en phase AVP est la suivante :

Parallèle à celui de l'ouvrage existant, l'axe du pont-rail projeté sera implanté à 14m au-delà de celui de l'ouvrage existant c'est-à-dire aux environs du Pk 134+934.

Les caractéristiques principales de l'ouvrage projeté seront :

- Typologie : pont cadre en béton armé préfabriqué en trois tronçons
- PK axe : 134+934
- Ouverture droite : 8.50 m (deux voies de 3,25 m et deux trottoirs)
- Hauteur libre : 4.50 m requis, avec un corps de chaussée de 80 cm

- Hauteur brute : 5,77m entre traverses prenant en compte 4,50 de HL, 80cm de corps de chaussée, une marge pour tenir compte du pentage de la chaussée, une revanche d'entretien pour application en intrados ou sur la chaussée de toutes les nouvelles couches de matières utiles à la vie de l'ouvrage
- Biais : 100 grades
- Niveau de fondation : 248.175 m NGF
- Niveau intrados traverse supérieure : 254.745 m NGF

L'ensemble du projet et les travaux connexes est décrit dans la notice AVP annexé au présent document.

Conditions de réalisation :

- Les études projet seront réalisées fin 2022 jusqu'au 2ème trimestre 2023.
- La rédaction des cahiers des charges pour les appels d'offres débutera dès le second semestre 2023
- Les interceptions ferroviaires ont été prises afin de réaliser les travaux durant le second semestre 2024 et durant l'année 2025.

La principale contrainte impactant les travaux est le maintien d'au moins deux voies ferrées en circulation.

Les travaux ont donc été planifiés en fonction des voies : V1bis et V1 d'une part, V2 et V2bis d'autre part.

En conséquence, de multiples interruptions de circulation plus ou moins longues seront nécessaires qui sont :

- 96h de coupure sur V1 +V2 + V2bis du 11/01 au 14/01 inclus. ITC pour ripage cadre sous voies 2 et 2bis.
- 96h de coupure sur V1 +V2 + V2bis du 18/01 au 21/01 inclus. ITC de secours pour ripage cadre sous voies 2 et 2bis
- 72h de coupure sur V1bis + V1 +V2 du 01/02 au 03/02 inclus. ITC pour ripage cadre sous voies 1 et 1bis.
- 72h de coupure sur V1bis + V1 +V2 du 08/02 au 10/02 inclus. ITC de secours pour ripage cadre sous voies 1 et 1bis.

Éléments financiers :

Le coût de l'opération est évalué à 13 226 804 € HT aux conditions économiques de 06/2018 et se décompose de la façon suivante :

C.E. 06/2018 € hors taxes	EP	AVP	PRO/REA	Total CPPR
Indemnités et maîtrise foncière				
Travaux et fournitures			9 233 730	9 233 730
Provision pour risques			1 579 349	1 579 349
MOE	74 772	289 942	1 636 259	2 000 973
MOA	3 606	146 109	263 037	412 752
TOTAL k€ C.E. 06/2018	78 378	436 051	12 712 375	13 226 804
TOTAL k€ courants	79 885	462 553	17 159 009	17 701 447

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

Date prévisionnelle de fin de réalisation	2024/2025
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Janvier 2022 TP01 119,9 ING 124,3
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu pour l'indice ING : 6% pour 2022, 4,5% pour 2023 et 2% par an au-delà. et pour l'indice TP01 : 11% pour 2022, 8% pour 2023 et 3% par an au-delà	Détails : Coût Phase Projet : 762 216 € HT courants Coût Phase Réalisation : 16 396 793 € HT courants

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds,
domiciliation de la facturation et délais

Échéancier prévisionnel des appels de fonds

	Signature	Juin 2023	Juin 2024	Juin 2025	Novembre 2025	>2025
Appels de fonds prévisionnels	18%	22%	30%	10%	15%	5%
Montants HT	3 088 622 €	3 774 982 €	5 147 703 €	1 715 901 €	2 573 851 €	857 950 €

Domiciliation de la facturation

Les factures d'appels de fonds sont adressées à la Collectivité européenne d'Alsace selon les modalités suivantes (*) :

Transmission des factures par courrier postal

Service en charge de la gestion des factures :

Rue :

Code postal et ville :

Nr téléphone :

Transmission des factures par courrier électronique

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

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

Code service exécutant : 30

Numéro SIRET : 200 094 332 00018

Numéro engagement juridique :

Nr téléphone :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Nr téléphone :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

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

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Credit Management

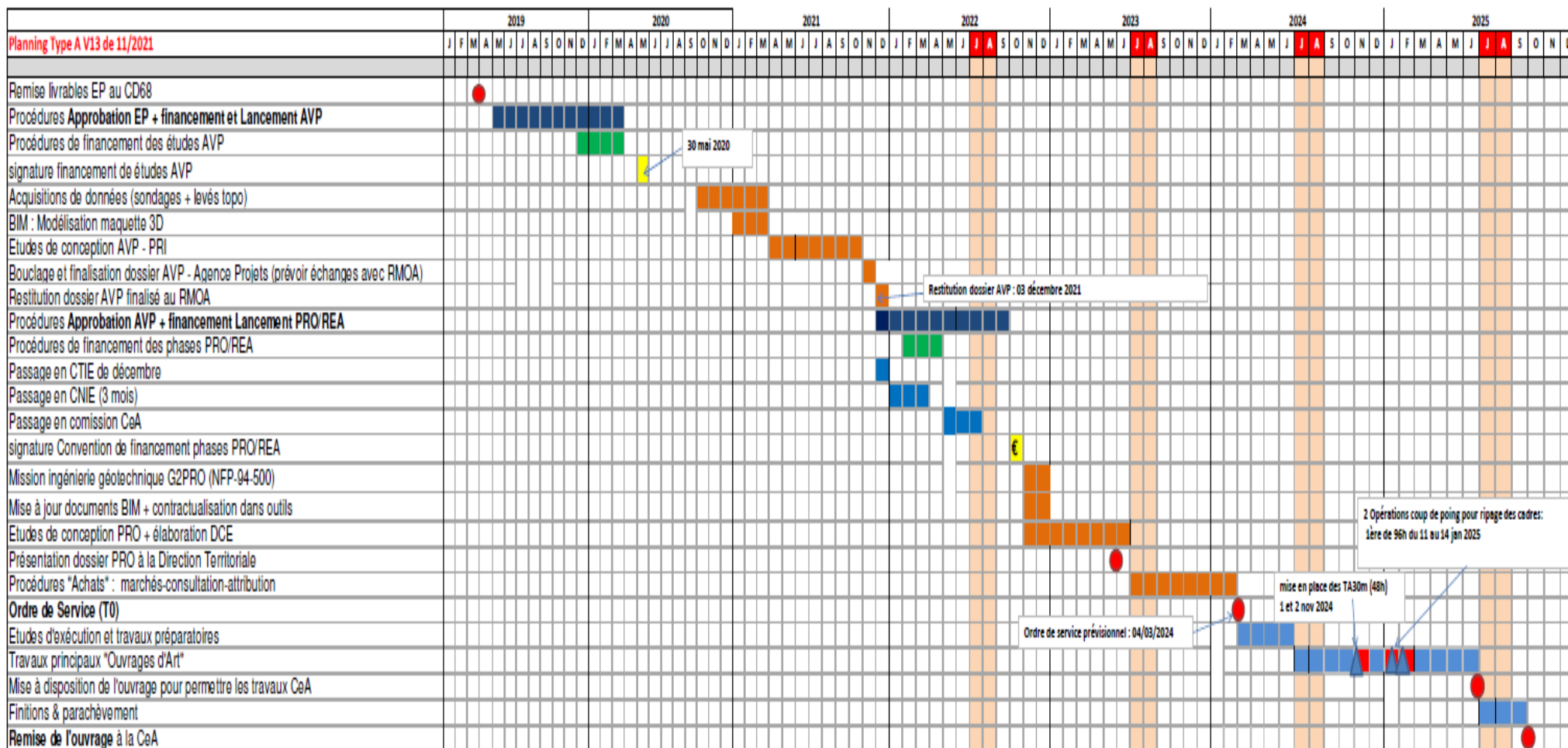
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
La Collectivité Européenne d'Alsace	200 094 332 00018	FR 68 22 68 000 19
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Éléments de calendrier :

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



Vérité PCFT le 20.07.22