

4.2

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20230626-318360-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 6 juillet 2023

Publié le 6 juillet 2023

Suite à la convocation en date du 9 juin 2023
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 26 JUIN 2023

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Grégory BARTHOLOMEUS, Bernard BAUDOUX, Charles BEAUCHAMP, Doriane BECUE, Valentin BELLEVAL, Pierre-Michel BERNARD, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, François-Xavier CADART, Yannick CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Régis CAUCHE, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Barbara COEVOET, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Stéphane DIEUSAERT, Marie-Laurence FAUCHILLE, Isabelle FERNANDEZ, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Nicolas LEBLANC, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Anne MIKOLAJCZAK, Laurent PERIN, Max-André PICK, Michel PLOUY, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Céline SCAVENNEC, Frédérique SEELS, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE, Anne VANPEENE, Jean-Noël VERFAILLIE, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Karima ZOUGGAGH.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Valentin BELLEVAL, Christine DECODTS donne pouvoir à Barbara BAILLEUL, Laurent DEGALLAIX donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Jean-Noël VERFAILLIE, Carole DEVOS donne pouvoir à Marie CHAMPAULT, Mickaël HIRAUX donne pouvoir à Patrick VALOIS, Vincent LEDOUX donne pouvoir à Marie TONNERRE-DESMET, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Nicolas SIEGLER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Caroline SANCHEZ donne pouvoir à Christian POIRET, Marie SANDRA donne pouvoir à Anne VANPEENE, Sébastien SEGUIN donne pouvoir à Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Frédéric DELANNOY, Soraya FAHEM, Luc MONNET.

Absent(e)(s) : Josyane BRIDOUX, Benjamin CAILLIET, Olivier CAREMELLE, Claudine DEROEUX, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Julien GOKEL, Michel LEFEBVRE, Maryline LUCAS, Eric RENAUD, Bertrand RINGOT, Philippe WAYMEL.

OBJET : Grand projet de maillage territorial - Aménagement de la RD 642 - section Hazebrouck Renescure - convention entre le Département et la SNCF relative au financement des études préliminaires des connexes ferroviaires pour la conception d'un pont route sur la RD 138 et le jumelage des plateformes ferroviaire et routière ainsi que les démarches techniques et administratives pour la suppression des 5 passages à niveau.

Vu le rapport DV/2023/258

Vu l'avis en date du 19 juin 2023 de la Commission Infrastructures, mobilités, aménagement du territoire, logement, habitat, développement économique, partenariats institutionnels, relations internationales et européennes

DECIDE à la majorité:

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention ci-jointe, entre le Département du Nord et SNCF Réseau, relative au financement par le Département, dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, des études préliminaires des connexes ferroviaires pour la conception d'un pont route sur la RD 138 et le jumelage des plateformes ferroviaire et routière ainsi que les démarches techniques et administratives pour la suppression des 5 passages à niveau, pour un montant estimé à 468 700 € HT et tous les actes correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 19 h 23.

51 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 15 pouvoirs.

Ils ont été rejoints pendant la discussion par Madame ZAWIEJA-DENIZON.

Madame DENYS et Monsieur BAUDOUX, présents à l'appel de l'affaire, avaient quitté définitivement la séance préalablement au vote sans donner de procuration. Ils sont donc comptés absents sans procuration pour ce vote.

Madame ROUSSELLE, ainsi que Messieurs BRICOUT et LEBLANC, présents à l'appel de l'affaire, avaient quitté momentanément la salle préalablement au vote.

Vote intervenu à 19 h 26.

Au moment du vote, 47 Conseillers départementaux étaient présents.

Nombre de procurations : 15

Absents sans procuration : 20

N'ont pas pris part au vote : 0

Ont pris part au vote : 62 (y compris les votants par procuration)

Résultat du vote :

Abstention : 0

Total des suffrages exprimés : 62

Majorité des suffrages exprimés : 32

Pour : 56 (Groupe Union Pour le Nord ; Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain : pour l'Humain d'Abord ! ; Mesdames BAILLEUL et DECODTS, non-inscrites)

Contre : 6 (Groupe Ecologiste Europe Ecologie Les Verts Génération.s)

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public

Claude LEMOINE



Convention

Relative au financement des études préliminaires des connexes ferroviaires préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD-642 porté par le département du Nord. (295 000 – Lille aux Fontinettes)

Conditions particulières

SPIRE	ARCOLE	SIGBC
-------	--------	-------

ENTRE-LES SOUSSIGNES

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 1 / 26

Le Département du Nord, représenté par Monsieur le Président du Conseil Départemental du Nord, habilité par délibération du Conseil Départemental en date du 1^{er} juillet 2021, faisant élection de domicile 51, Rue Gustave Delory – 59047 Lille Cedex, représenté par **Monsieur Christian POIRET**, Président du Conseil Général.

Ci-après désigné « **Le Département du Nord** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **Madame Nathalie DARMENDRAIL**, Directrice Territoriale SNCF Réseau Hauts-de-France, dument habilitée à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

Le Département et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La loi n°2018-515 du 27 Juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la Société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	4
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	5
2.1	PÉRIMÈTRE DES ÉTUDES	5
2.1	LIMITES DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE	6
ARTICLE 3.	DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ETUDES.....	6
ARTICLE 4.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI	6
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES	6
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	6
5.2	PLAN DE FINANCEMENT	6
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS.....	7
6.1	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	7
6.2	DÉLAIS DE CADUCITÉ	7
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS	8
ARTICLE 8.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 9.	RESILIATION	8
ARTICLE 10.	MODIFICATION.....	8
ARTICLE 11.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....	9
ARTICLE 12.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	9
ANNEXE		
Annexe 1 - Conditions générales		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Porté par le département du Nord, le projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure s'inscrit plus globalement dans le projet de liaison A25 / Boulogne-sur-Mer retenu par délibération du Conseil général n° 0 DVD-PGP/2013/1491 du 18 décembre 2013 au titre des Grands Projets Structurants (GPS)

Le projet été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 29 juillet 2021.

Ce projet a pour objectif ;

- Améliorer l'écoulement du trafic à moyen et long terme.
- Améliorer la sécurité des usagers de la route en supprimant les traversées d'agglomération
- Améliorer le cadre de vie des riverains en réduisant les nuisances sonores
- Affirmer l'intérêt de cet itinéraire en tant que voie de liaison entre le littoral et la métropole lilloise

Afin de limiter la consommation d'espace et la fragmentation des territoires, le département du Nord étudie le jumelage avec les infrastructures ferroviaires existantes (ligne n° 295 000 – Lille aux Fontinettes) ainsi que le rétablissement du franchissement de la voie ferrée via un pont-route en lieu et place du PN45.

Il a donc été proposé à SNCF Réseau d'étudier la faisabilité du jumelage des infrastructures routières et ferroviaires.

Les passages à niveau concernés sont les suivants ;

- n°43 (PN 43) PK 050 + 062 se situant sur la commune de WALLON CAPPEL (59).
- n°44 (PN 44) PK 050 + 667 se situant sur la commune de WALLON CAPPEL (59).
- n°45 (PN 45) PK 051 + 286 se situant sur la commune de WALLON CAPPEL (59).
- n°46 (PN 46) PK 052 + 159 se situant sur la commune de STAPLE (59).
- n°47 (PN 47) PK 052 + 858 se situant sur la commune de LYNDE (59).

La présente convention concerne :

- les études préliminaires relatives à la suppression des 5 passages à niveau préalablement cités ainsi que les connexes ferroviaires à la réalisation du pont-route.
- La MSF (Mission de Sécurité Ferroviaire) du pont-route et des infrastructures.
- L'ensemble des procédures de concertation liées aux fermetures des PN

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études préliminaires des connexes ferroviaires 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.

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 4 / 26

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

2.1 Périmètre des études

L'étude préliminaire, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concerne l'identification des travaux ferroviaires entrant dans la conception ainsi que les conditions de réalisation :

- Les études techniques de suppression de 5 PN : 43,44,45,46 et 47
- Les connexes ferroviaires liés à la création, par le département, d'un pont-route au niveau de la RD138
- L'analyse de l'impact des études hydrauliques routières sur la plateforme ferroviaire (yc impacts des ouvrages hydrauliques)
- La MSF de conception du jumelage plateforme ferroviaire/routière
- La MSF de conception du pont-route sur la RD138
- L'élaboration des dossiers de suppression des PN ainsi que toutes les démarches et autorisations

2.2 Objectif des études

Les études préliminaires des connexes ferroviaires ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

La réalisation du Pont Route (PRo) enjambant les voies ferrées ainsi que le jumelage routier/ferroviaire impacteront les infrastructures ferroviaires existantes qui pourront contraindre pour leur part la conception et la réalisation des nouveaux ouvrages. Ainsi, il est nécessaire, au travers de cette étude préliminaire, de collecter les données, d'identifier et d'étudier l'ensemble des impacts du projet, afin de réaliser ultérieurement les travaux sur l'infrastructure ferroviaire permettant ainsi la construction du nouveau pont route et de la nouvelle chaussée routière qui devront quant à eux s'adapter aux contraintes du site.

- Préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet, et identifier l'existence et l'implantation des ouvrages et réseaux souterrains et aériens susceptibles d'être rencontrés à l'emplacement des travaux, et pouvant nécessiter un diagnostic réseau,
- Examiner la possibilité et les contraintes d'implantation,
- Analyser le scénario proposé pour l'implantation du futur ouvrage (porté par le Département du Nord), l'impact sur les travaux connexes ferroviaires et les optimisations envisageables,
- Vérifier à partir des éléments fournis par le Département du Nord (études, méthodes de conception et de réalisation et tout autre document nécessaire), si les solutions proposées permettent pendant les travaux de :
 - Limiter au maximum les interceptions de circulation
 - Assurer la continuité de l'exploitation
- Proposer éventuellement certaines mises au point du programme relatif au nouveau pont route ainsi qu'à la partie routière jumelée,
- Etablir une estimation financière des travaux connexes ferroviaires de l'opération toutes phases confondues.
- Obtenir les autorisations de suppression des cinq PN

2.1 Limites de l'étude préliminaire

Sont hors périmètre de la présente étude :

- Toute étude de tracé (voie et voirie) ;
- Études toutes phases du nouveau pont (exécutées MOE du département),
- Production des dossiers de conception spécifique (MOE du département)
- Toute étude hors emprises ferroviaires
- Toute prestation relative au foncier
- Tout diagnostic des procédures administratives et environnementales ;
- Toute autre étude au-delà de celles identifiées et/ou affirmées dans le présent devis.
- Maitrise d'œuvre des connexes ferroviaires et coût associé pour les phases ultérieures

ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études de faisabilité est de 21 mois, à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF RÉSEAU. Ce délai peut évoluer sur justification du maître d'ouvrage.

ARTICLE 4. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

Le comité de suivi de l'opération est constitué des parties signataires de la présente convention. Ce comité pourra se réunir à la demande de l'un de ses représentants et permettra aux signataires de s'accorder sur les orientations en cours de réalisation de l'étude. En particulier pour décider des mesures à prendre face à une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue à la présente convention.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement

L'estimation du coût de l'étude préliminaire, objet de la présente convention, est fixée à 417 205€ HT constants aux conditions économiques de janvier 2022.

5.2 Plan de financement

	Clé de répartition 100 %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Département du Nord	100%	468 700 € HT
TOTAL	100 %	468 700 € HT

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 11% en 2022, de 8% en 2023, puis de 3% par an à compter de 2024 ;

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 6 / 26

- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2022, de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de la participation SNCF Réseau tel qu'indiqué à l'article 6 pourra être réalisé par le maître d'ouvrage.

Après le démarrage des travaux, les appels de fonds intermédiaires seront effectués en fonction de l'avancement du projet et sur présentation par le département d'un certificat d'avancement visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage. Ces appels de fonds pourront être réalisés jusqu'à 95% du montant total de la participation de SNCF Réseau repris à l'article 6.

Après achèvement de l'intégralité des études, le maître d'ouvrage présente le relevé des dépenses final sur la base des dépenses constatées. Sur la base de celui-ci, le maître d'ouvrage procède selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les factures seront réglées par SNCF Réseau dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds.

6.1 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
Département du Nord	51, rue Gustave Delory – 59047 LILLE CEDEX	Secretariat General DGAAD	03.59.73.58.67
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.2 Délais de caducité

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

Les engagements financiers du financeur deviendront caducs :

- Dans un délai de **12** mois à compter de **la date de signature de la présente convention par le dernier signataire**, si SNCF Réseau 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 restitution des études préliminaires**, si SNCF Réseau n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

En complément de l'article 7 des Conditions Générales, l'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement engendre 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 dus à la pandémie COVID-19
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

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

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

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 les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt de l'opération, et afin 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 les partenaires, 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.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à la date de sa signature par la dernière partie signataire. Elle expire à l'achèvement de l'ensemble des flux financiers dû au titre de la convention.

ARTICLE 9. RESILIATION

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

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

ARTICLE 10. 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 des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire.

ARTICLE 11. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable dans le cadre de la présente convention est le Droit français.

Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend 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 procédures en référé.

ARTICLE 12. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour le Département du Nord

M. Sébastien MERLIER
Chef de projet Infrastructures routières
DV-PPPR – Pôle Programmation et Projets Routiers
51, rue Gustave Delory
59047 Lille Cedex
03.59.73.58.77
06.48.44.41.81
Sebastien.MERLIER@lenord.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Direction territoriale Hauts-de-France
Pôle contrôle financier des projets
100 Boulevard de Turin – Tour de Lille
59777 Euralille
CFP-HdF@reseau.sncf.fr

Fait, en deux exemplaires originaux,

<p>A Lille, le</p> <p>Pour le Département du Nord Le Président du Conseil départemental</p> <p>Christian POIRET</p>	<p>A Lille, le</p> <p>Pour SNCF RÉSEAU La Directrice Territoriale Hauts de France</p> <p>Nathalie DARMENDRAIL</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE CONDITIONS GENERALES

PREAMBULE	14
ARTICLE 13. OBJET	15
ARTICLE 14. CHAMP D'APPLICATION	15
ARTICLE 15. DEFINITION DE L'OPERATION	15
ARTICLE 16. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	15
ARTICLE 17. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	16
ARTICLE 18. FINANCEMENT DE L'OPERATION	17
18.1 COÛT DE L'OPÉRATION AUX CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE RÉFÉRENCE	17
18.2 FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	17
18.3 CAS DES OPÉRATIONS COFINANCÉES PAR L'UNION EUROPÉENNE	17
18.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE RÉALISATION	18
18.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	18
ARTICLE 19. GESTION DES ECARTS	18
19.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES	19
19.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPÉEN	19
19.3 PÉNALITÉS DU MAÎTRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DÉLAI DE RÉALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPÉRATION	19
ARTICLE 20. APPELS DE FONDS	21
20.1 RÉGIME DE TVA	21
20.2 VERSEMENT DES FONDS	21
20.3 MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS	22
ARTICLE 21. IMPLICATIONS DES CHANTIERS À FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS RÉGIONALES	23
ARTICLE 22. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	23
ARTICLE 23. RESILIATION	23
ARTICLE 24. MODIFICATION	24
ARTICLE 25. CESSION / TRANSFERT / FUSION	24
ARTICLE 26. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	24
ARTICLE 27. COMMUNICATION	24
ARTICLE 28. CONFIDENTIALITE	25
ARTICLE 29. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	25

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 :

- *L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- *La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- *La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- *Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- *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

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

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 13. 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 14. 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 15. 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 événements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 16. 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.

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 15 / 26

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 17. 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 les établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les pages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 18. 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.

18.1 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.

18.2 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).

18.3 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**.

18.4 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 TP01 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.

18.5 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 19. GESTION DES ECARTS

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 18 / 26

19.1 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) Financeur(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.

19.2 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***.

19.3 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

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 19 / 26

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^{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,

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 20 / 26

- 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 20. APPELS DE FONDS

20.1 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.

20.2 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

20.3 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 21. IMPLICATIONS DES CHANTIERS À FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS RÉGIONALES

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 22. 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 23. 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

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 23 / 26

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 24. 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 25. 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 26. 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 27. 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 28. 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 29. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Convention de participation financière relative aux études de faisabilité préalable à la suppression des PN 43 / 44 / 45 / 46 / 47 en interface avec le projet d'aménagement routier de la RD642 porté par le département du Nord.

Page 25 / 26

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.

COMMISSION PERMANENTE
Réunion du 26 juin 2023

OBJET : Grand projet de maillage territorial - Aménagement de la RD 642 - section Hazebrouck Renescure - convention entre le Département et la SNCF relative au financement des études préliminaires des connexes ferroviaires pour la conception d'un pont route sur la RD 138 et le jumelage des plateformes ferroviaire et routière ainsi que les démarches techniques et administratives pour la suppression des 5 passages à niveau.

Le Département du Nord porte le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 642 (section Hazebrouck Renescure), déclaré d'utilité publique le 29 juillet 2021 et qui consiste à réaliser une voie nouvelle longue de 14,2 km entre la RD 942 à l'ouest de Renescure et le contournement d'Hazebrouck à l'est.

Entre Ebblinghem et Hazebrouck, le tracé retenu longe la voie ferroviaire Lille / Calais sur environ 3,5 km. Le projet prévoit la suppression de cinq passages à niveau, la réalisation sur la RD 138 d'un ouvrage d'art franchissant la voie ferrée et le contournement routier ainsi que le jumelage des plateformes routière et ferroviaire pour limiter la consommation de foncier agricole.

La réalisation de cet ouvrage d'art enjambant les voies ferrées ainsi que le jumelage routier/ferroviaire nécessitent des modifications du patrimoine ferroviaire (travaux connexes ferroviaires) ainsi qu'un accompagnement par SNCF Réseau dans la conception du pont route et de la nouvelle chaussée routière

Pour ce qui concerne la suppression des passages à niveau n° 43 à 47 de la ligne Lille / Calais situés sur les communes de Lynde, Staple et Wallon-Cappel, il s'agit de lancer la procédure administrative de fermeture en collaboration avec SNCF Réseau comme le Département s'y est engagé dans la Déclaration de Projet.

Dans le cadre des études techniques de la phase 2 (section entre Ebblinghem et Hazebrouck) de l'infrastructure routière qui seront lancées en 2024, il est nécessaire d'engager les études préliminaires des travaux connexes ferroviaires ainsi que la mission de sécurité ferroviaire de conception du jumelage plateforme ferroviaire / routière et de l'ouvrage d'art sur la RD 138.

En conséquence, une convention doit être établie entre le Département du Nord et SNCF Réseau pour définir d'une part les modalités de réalisation des études préliminaires liées au jumelage des deux plateformes et à la construction de l'ouvrage d'art et d'autre part la définition des missions confiées à SNCF Réseau pour la procédure administrative de fermeture des 5 passages à niveau.

Le Département financera l'ensemble des études et missions confiées à SNCF Réseau, estimées à 468 700 € HT. S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, la contribution du Département n'est pas soumise à TVA.

A l'issue de ces études, une nouvelle convention sera passée avec SNCF Réseau pour la phase de réalisation des travaux connexes ferroviaires.

Il est proposé à la Commission Permanente :

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention (projet annexé au rapport) à passer entre le Département du Nord et SNCF Réseau, relative au financement par le Département, dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, des études préliminaires des connexes ferroviaires pour la conception d'un pont route sur la RD 138 et le jumelage des plateformes ferroviaire et routière ainsi que les démarches techniques et administratives pour la suppression des 5 passages à niveau, pour un montant estimé à 468 700 € HT et tous les actes correspondants.

CODE GRAND ANGLE		ENGAGEMENTS		
OPERATION	ENVELOPPE	AUTORISES	DEJA CONTRACTES	PROPOSES DANS LE RAPPORT
21001OP001	21001E11	77000000	4080345	468700

Valentin BELLEVAL
Vice-Président