

4.7

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20240327-323500-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 8 avril 2024

Publié le 8 avril 2024

**Suite à la convocation en date du 13 mars 2024**  
**LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**  
**Réunie à Lille le 27 MARS 2024**

**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, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, François-Xavier CADART, Yannick CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Paul CHRISTOPHE, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Barbara COEVOET, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Claudine DEROEUX, Carole DEVOS, Stéphane DIEUSAERT, Monique EVRARD, Maël GUIZIOU, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Nicolas LEBLANC, Vincent LEDOUX, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Elisabeth MASSE, Anne MIKOLAJCZAK, Luc MONNET, Laurent PERIN, Max-André PICK, Michel PLOUY, Christian POIRET, Marie-Hélène QUATREBOEUF, Eric RENAUD, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Frédérique SEELS, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Aude VAN CAUWENBERGE, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Frédéric BRICOUT donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Régis CAUCHE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Isabelle CHOAIN donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Christine DECODTS donne pouvoir à Barbara BAILLEUL, Laurent DEGALLAIX donne pouvoir à Valentin BELLEVAL, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Jean-Luc DETAVERNIER donne pouvoir à Marie-Hélène QUATREBOEUF, Jean-Claude DULIEU donne pouvoir à Maryline LUCAS, Michelle GREAUME donne pouvoir à Charles BEAUCHAMP, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Bernard BAUDOUX, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Elisabeth MASSE, Valérie LETARD donne pouvoir à Christian POIRET, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Sébastien SEGUIN donne pouvoir à Aude VAN CAUWENBERGE, Patrick VALOIS donne pouvoir à Anne VANPEENE, Jean-Noël VERFAILLIE donne pouvoir à Nicolas SIEGLER, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Max-André PICK.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD, Benjamin CAILLIERET, Olivier CAREMELLE.

Absent(e)(s) : Josyane BRIDOUX, Frédéric DELANNOY, Soraya FAHEM, Marie-Laurence FAUCHILLE, Isabelle FERNANDEZ, Julien GOKEL, Mickaël HIRAUX, Françoise MARTIN.

**OBJET** : Grand Projet de Maillage Territorial - Contournement Nord de Valenciennes - Convention entre le Département du Nord et SNCF Réseaux pour le financement des travaux connexes et surveillance ferroviaire du pont route sur le territoire de la commune de Beuvrages.

Vu le rapport DV/2024/99

Vu l'avis en date du 18 mars 2024 de la Commission Infrastructures, mobilités, aménagement du territoire, logement, habitat, développement économique, partenariats institutionnels, relations internationales et européennes

**DECIDE à l'unanimité:**

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et SNCF Réseau, dans les termes du projet ci-joint en annexe, relative à la réalisation et au financement des travaux du Pont Route passant au-dessus de la ligne SNCF Lille-Valenciennes en lien avec la construction de l'ouvrage d'art n°3, dans le cadre du projet de Contournement Nord de Valenciennes et tous les actes correspondants.
- 

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 15 h 34.

53 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 18 pouvoirs.

Madame VAN CAUWENBERGE (porteuse du pouvoir de Monsieur SEGUIN), présente à l'appel de l'affaire, avait quitté momentanément la salle préalablement au vote. Il n'est donc pas tenu compte de ce pouvoir pour cette affaire.

Vote intervenu à 15 h 35.

Au moment du vote, 52 Conseillers départementaux étaient présents.

Nombre de procurations : 17

Absents sans procuration : 13

N'ont pas pris part au vote : 0

Ont pris part au vote : 69 (y compris les votants par procuration)

**Résultat du vote :**

Abstention :	0
Total des suffrages exprimés :	69
Majorité des suffrages exprimés :	35
Pour :	69 (Groupe Union Pour le Nord – Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen – Groupe Communiste et Républicain : Pour l’Humain d’Abord ! – Groupe Écologiste Europe Écologie Les Verts Génération.s) – Mesdames BAILLEUL, DECODTS et DEROEUX ainsi que Monsieur RENAUD, non-inscrits)
Contre :	0

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental  
et par délégation,  
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de  
l'Achat Public,

Eric LECAT

## Convention

Relative au financement de la phase réalisation (REA) :

- Travaux connexes à la création d'un pont route (Pro) – PK 43+673

Ligne Fives – Hirson : N° 267 000

dans le cadre du Contournement Nord de Valenciennes

## Conditions particulières



## ENTRE LES SOUSSIGNES

**Le Département du Nord**, représenté par Monsieur le Président du Conseil Départemental du Nord, habilité par délibération du Conseil Départemental en date du 1<sup>er</sup> 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** »

**d'une part,**

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 Marie-Céline MASSON**, Directrice Territoriale Hauts-de-France, dûment habilitée à cet effet ;

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »,

**d'autre part,**

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,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- Le loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- 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,
- La convention de financement des études de faisabilité rendu nécessaire par la construction du contournement Nord de Valenciennes du 5/01/2011,
- La convention de financement des études avant-projet/projet (APO) des connexes ferroviaires du pont route du 23/07/2013,
- La convention de financement des études avant-projet (AVP) du pont rail du 23/07/2013,
- La convention de financement des études hydrogéologiques du 8/08/2018,
- La convention de financement PRO/DCE du pont rail du 3/12/2019,
- La convention de financement REA du pont rail du 12/11/2021

## SOMMAIRE

---

ARTICLE 1.	OBJET .....	5
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE .....	5
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE L'OPERATION .....	5
3.1	DONNEES D'ENTREE A LA REALISATION .....	5
3.2	PROGRAMME D'OPERATION.....	5
3.3	CONTENU DE LA MISSION .....	5
3.4	PROCEDURES ADMINISTRATIVES .....	
ARTICLE 4.	DELAJ PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX .....	6
4.1	DUREE DE REALISATION DE L'OPERATION .....	6
4.2	DUREE DE VALIDITE DE LA CONVENTION ET CADUCITE DES SUBVENTIONS .....	7
ARTICLE 5.	MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION .....	7
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION .....	8
6.1	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION.....	8
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS .....	8
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS .....	9
8.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS ET DE VERSEMENT DU FINANCEMENT .....	9
8.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION .....	9
ARTICLE 9.	MODIFICATION – RESILIATION DE LA CONVENTION .....	10
ARTICLE 10.	LITIGES.....	10
ARTICLE 11.	NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	10
ARTICLE 12.	MESURES D'ORDRE .....	12

## ANNEXES

---

- Annexe 1 - Conditions générales**
- Annexe 2 - Devis du besoin de financement**
- Annexe 3 - Modèle d'état récapitulatif des dépenses**

## II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Le département du Nord a inscrit, au Programme Opérationnel du Plan Routier Départemental 2011/2015, la réalisation d'une première phase du contournement nord de Valenciennes.

L'aménagement projeté consiste en la création d'une voie nouvelle, en déviation de la RD375 actuelle, entre Saint-Saulve et Raismes, en contournant par le nord l'agglomération de Valenciennes.

Cette voie nouvelle se développe sur environ 5 km et traverse les communes de Bruay-sur-Escaut, Beuvrages, Raismes et Saint-Saulve.

Elle relie la RD75 (Rocade Est de Valenciennes) et l'autoroute A23 via la RD70 à Raismes.

Elle est destinée à soulager une partie du trafic intra-muros de Valenciennes qui transite par les boulevards urbains pour rejoindre l'A23 au niveau de l'échangeur « Valenciennes Nord ».

La nouvelle voirie sera une 2 x 1 voie transformable à terme en 2 x 2 voies. Le dimensionnement des différents ouvrages sera donc réalisé pour ce futur passage en 2 x 2 voies.

Un tracé a été arrêté par le département après une concertation publique menée en 2005.

L'APS et le dossier d'enquête publique ont été réalisés en 2012. L'enquête publique s'est déroulée du 15 octobre au 16 novembre 2012. Suite à l'avis favorable de la Commission d'enquête, l'assemblée départementale a approuvé à l'unanimité la déclaration de projet lors de la séance du 11 mars 2013. Ainsi, l'arrêté de DUP a été signé par la préfecture le 1 juillet 2013.

Ce nouvel aménagement urbain sera situé aux abords de voies ferrées et franchira la voie ferrée Douai – Blanc Misseron par un pont rail et la voie ferrée Fives – Hirson par un pont route.

En 2011, le Département a demandé à RFF, dénommé aujourd'hui SNCF RESEAU, la réalisation d'une étude de faisabilité concernant les éléments suivants :

La réalisation d'un pont rail sous maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU.

La réalisation des travaux connexes ferroviaires nécessaire à la réalisation du pont route par le Département. La réalisation du Pont-route reste sous MOA du Département.

L'étude du jumelage des infrastructures ferroviaires et routières

Les études de faisabilité concernant le pont rail et le pont route ont été remises au Département en avril 2012. L'avis technique sur le jumelage des infrastructures ferroviaires et routières a été remis.

A la suite de la présentation de ces études et aux conclusions favorables rendues sur l'enquête publique fin 2012, le Département a décidé, courant février 2013, d'engager la phase ultérieure des projets de réalisation du pont rail et des travaux connexes ferroviaires nécessaires au préalable de la construction du pont route.

La phase Avant-Projet (AVP) pour le Pont Rail a été engagée, sur la base de l'étude de faisabilité suite à la signature d'une convention de financement AVP en juillet 2013.

La phase Avant-Projet-Projet (APO) concernant les travaux connexes ferroviaires au pont-route a été engagée, sur la base de l'étude de faisabilité suite à la signature d'une convention de financement le 23/07/2013.

Les études AVP relatives au Pont Rail ont été remises au département en novembre 2014. Ces études se sont poursuivies avec une étude projet (PRO/DCE) contractualisée en décembre 2019 et remise au département fin 2021 puis l'engagement de la phase réalisation (REA) permettant une réalisation de l'ouvrage en 2023.

Les études APO relatives aux connexes ferroviaires du pont route ont été remises au département en novembre 2014.

La présente convention concerne l'engagement de la phase réalisation (REA) des connexes ferroviaires au pont route.

Ceci ayant été exposé,  
IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

---

## **ARTICLE 1. OBJET**

---

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance des travaux à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des travaux,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds,
- Les obligations respectives de chacun des partenaires.

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 et les autres annexes**, les **Conditions particulières** prévalent.

## **ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE**

---

- SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux décrits ci-après.
  - o Connexes ferroviaires à la réalisation d'un pont-route

**Le Département** assurera la maîtrise d'ouvrage des études et travaux de voirie rendus nécessaires par la réalisation du contournement Nord de Valenciennes, y compris la réalisation du Pont-route, ainsi que l'ensemble des procédures administratives, foncières, environnementales et architecturales.

## **ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION**

---

Le département souhaite créer un pont route au PK 43+673 de la ligne Fives Hirson sur la commune de Beuvrages dans le cadre du projet routier du Contournement Nord de Valenciennes.

Des connexes ferroviaires ainsi qu'une Mission de Sécurité Ferroviaire s'avèrent nécessaires pour permettre la réalisation de cet ouvrage d'art, ils sont l'objet de la présente convention.

### **3.1 Données d'entrée à la réalisation**

Il sera pris comme données d'entrée l'étude APO des connexes ferroviaires d'un pont route sur la commune de Beuvrages lié au Contournement Nord de Valenciennes.

### **3.2 Programme d'opération**

La phase réalisation (REA) couverte par la présente convention comprend :

- La consultation des entreprises de travaux (phase DCE),
- Les études techniques de phase REA,
- La réalisation des travaux,
- Le recollement des travaux réalisés et la remise en périmètre de maintenance.

### **3.3 Contenu de la mission**

1. Les travaux connexes au pont-route se décomposent :
  - Modification d'une artère câbles de signalisation côté V2, protection mécanique grâce à des caniveaux enterrés
  - Modification du piquetage caténaire et de l'encombrement de la caténaire au droit de l'ouvrage
  - Abaissement de la caténaire au droit de l'ouvrage
  - Modification des artères câbles de télécommunications côtés V1 et V2, mise au vert des câbles provisoirement durant les travaux du pont route puis mise en place définitive.
  - Mise à la terre des ouvrages métalliques créés
2. La Mission de Sécurité Ferroviaire définit les règles à tenir afin de garantir le maintien de l'exploitation ferroviaire avec sécurité et sans perturbation inopinée du trafic ferroviaire, conformément au référentiel SNCF Réseau IG 94589 / IG 90033 applicable à cette opération.
3. La Notice de Sécurité Ferroviaire (version n°3 du 16/02/2023)

### **3.4 Procédures administratives**

La création du Pont route s'inscrivant dans le cadre d'un projet plus vaste de contournement routier, les MOA s'accordent pour confier la conduite de l'ensemble des procédures administratives au département du Nord. L'ensemble des procédures administratives sont de sa responsabilités, y compris celle sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Ainsi, la déclaration d'utilité publique du projet a été rendue le 01/07/2013.

L'Opération fait également l'objet d'une autorisation loi sur l'eau (11/05/2015) et d'une dérogation à la réglementation CNPN (02/03/2015).

En l'espèce, les procédures administratives seront lancées et conduites par le Département. SNCF Réseau sera associé, autant que de besoin, à l'établissement des dossiers rendus nécessaires.

## **ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX**

### ***4.1 Durée de réalisation de l'opération***

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux connexes au pont-route est de **20 mois** à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau, prévu en septembre 2023.

Les travaux des connexes ferroviaires démarrent avant les travaux du département soit en septembre 2023. Le département réalise les travaux du pont-route entre le 1<sup>er</sup> septembre 2023 et le 31 décembre 2024. Puis SNCF Réseau réalise la seconde partie des connexes ferroviaires, début 2025, afin de mettre en situation définitive les installations provisoires (principalement la mise au vert des câbles).

La mission de Sécurité Ferroviaire doit commencer pendant la période de préparation du marché du Département, soit en juillet 2023 afin d'établir les protocoles d'intervention et de surveiller les voies ferrées pendant la réalisation des accès de chantier.

Tout retard qui ne pourrait être rattrapé avant le terme du délai de réalisation, doit être porté à la connaissance du partenaire financier de l'opération, sous la forme d'une note synthétique. Un avenant peut alors être proposé au comité de pilotage, tel que défini à l'article 5 des présentes **Conditions particulières**.

### ***4.2 Durée de validité de la convention et caducité des subventions***

La présente convention prend effet à la date de sa signature par le dernier signataire. Elle prend fin au terme de son exécution administrative.

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention relative aux Travaux connexes à la création d'un pont route (Pro) – PK 43+673 Ligne Fives – Hirson : N° 267 000 dans le cadre du Contournement Nord de Valenciennes dans un souci de respecter le planning général de réalisation de l'opération font partie intégrante et sont prises en charge par la présente convention, à compter du 1/09/2023.

Par dérogation, à l'article 10 des **Conditions générales – Financeurs publics** jointes en Annexe 1, les subventions sont caduques au plus tard le 31/12/2027. La caducité de la subvention entraîne la caducité de la convention. Sur justification de SNCF Réseau, et après accord de l'ensemble des parties, ce délai peut être prorogé. Un avenant est alors conclu avant la date de caducité.

Aucune demande de paiement ne peut être honorée après expiration du délai mentionné ci-dessus.

## **ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

Cet article complète l'article 5 des **Conditions générales – Financeurs publics** jointes en **Annexe 1**.

Le suivi de l'opération, objet de la présente convention, porte à la fois sur ses aspects techniques et financiers.

Le suivi de l'opération est assuré par un comité de pilotage (COFIL) et un comité technique (COTECH), composé des représentants des signataires de la présente convention. Ces comités de suivi pourront intégrer les autres parties prenantes du projet après validation des signataires.

SNCF Réseau assure le secrétariat des COFIL et COTECH. Le comité de pilotage a pour mission de :

- Veiller au bon déroulement du projet ;
- Statuer sur d'éventuelles évolutions à apporter au programme de travaux, à son financement et à son calendrier de réalisation ;
- Valider les différentes phases de l'opération.

Le comité de pilotage se réunit à minima à l'occasion du lancement et à la fin des travaux mais il pourra également se réunir :

- A l'initiative du maître d'ouvrage avec un préavis de 1 mois ;
- A l'initiative des financeurs avec un préavis de 1 mois.

Un comité technique, composé des représentants des signataires de la présente convention, est chargé d'accompagner la maîtrise d'ouvrage, au fur et à mesure de la réalisation des travaux. Il a également pour rôle d'assister le comité de pilotage dans les décisions que ce dernier aura à prendre.

Le comité technique se réunit en tant que de besoin, afin de réaliser un point sur l'avancement des travaux. Ses membres sont appelés à dialoguer autant que de besoin. Les réunions du comité technique se tiennent au minimum 15 jours avant les réunions du comité de pilotage, pour en préparer les décisions.

A l'occasion des réunions de comité de pilotage et de comité technique, le maître d'ouvrage fournit les documents de présentation (aux formats papier et numérique), relatif à l'avancement technique et financier de l'opération, comprenant :

- Le calendrier à jour des travaux réalisés ;
- Le calendrier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage à venir ;
- L'exposé des difficultés et aléas rencontrés depuis le dernier état d'avancement présenté impactant le déroulement de l'opération en termes de contenu et / ou de coût et / ou de délais ;
- L'exposé des solutions alternatives et toute proposition nouvelle concourant à la réussite du projet, qu'elles nécessitent ou non l'adaptation de la présente convention ;
- Un état financier des dépenses.



Chaque réunion de comité technique et de comité de pilotage fait l'objet d'un compte-rendu rédigé par SNCF Réseau qui l'adresse à l'ensemble des participants, au plus tard 15 jours après ladite réunion. Les partenaires peuvent faire part de leurs demandes d'amendements / compléments dans un délai de 15 jours après transmission. Le compte-rendu définitif, prenant en considération ces éléments est alors transmis dans un délai de 8 jours par SNCF Réseau à l'ensemble des partenaires.

A la demande du financeur, SNCF Réseau peut organiser des réunions de présentation du projet et/ou de concertation (collectivités locales/associations...).

Des réunions ad hoc sont organisées en fonction des besoins et des situations pour associer les membres du COTECH au suivi des travaux.

A l'issue des travaux et avant leur réception définitive, SNCF Réseau organisera une réunion sur site au cours de laquelle une présentation complète de l'opération sera faite aux membres du comité technique.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

### **6.1 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement du programme couvert par la présente convention est évalué à :

739 K€ (CE 06/2011), soit 997 443 € courants pour les connexes ferroviaires.

493 K€ (CE 01/2021), soit 663 962 € courants pour la Mission de Sécurité Ferroviaire.

Le coût détaillé estimatif est joint en **Annexe 2**.

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 TP01 de 8% en 2023, puis 3% par an à compter de 2024;
- d'un taux d'indexation ING de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.

Tout dépassement du besoin de financement constaté au cours de l'opération, doit être porté à la connaissance des partenaires financiers de l'opération, sous la forme d'une note synthétique. Un avenant est alors proposé au comité de pilotage et soumis aux instances décisionnelles de chacune des Parties

Les frais de maintenance de l'ouvrage seront assumés selon les textes en vigueur. Les modalités de superpositions du nouvel ouvrage feront l'objet d'une convention particulière à signer par les parties.

### **6.2 Plan de financement**

Le Département s'engage à financer l'intégralité des études et travaux conduits par SNCF Réseau au titre de la présente convention.

Les connexes ferroviaires se rapportent à des investissements sur le réseau ferré, la contribution du Département au titre de subvention d'équipement est non assujettie à la TVA.

La MSF se rapporte à de la prestation sur le réseau ferré, la contribution du Département au titre de subvention d'équipement est assujettie à la TVA.

**Coût total de l'opération :**

<b>Connexes ferroviaires + MSF</b>	<b>Clé de répartition</b>	<b>Dépenses en € HT courants</b>
<b>Le Département</b>	<b>100 %</b>	<b>1 661 405 €</b>
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>1 661 405 €</b>

Connexes ferroviaires	Clé de répartition	Dépenses en € HT courants
Le Département	100 %	997 443 €
Total	100 %	997 443 €

MSF	Clé de répartition	Dépenses en € courants HT	Dépenses en € TTC
Le Département	100 %	663 962 €	796 754,40 €
Total	100 %	663 962 €	796 754,40 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les travaux couverts par la présente convention.

## ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Toute évolution du besoin de financement constaté au cours de l'opération, devra être portée à la connaissance des partenaires financiers de l'opération, sous la forme d'une note synthétique. Un avenant sera alors proposé au comité de pilotage et soumis aux instances décisionnelles de chacune des parties.

En cas d'économies, c'est-à-dire si le montant des dépenses reste inférieur ou égal au besoin de financement défini à l'article 6.2, la participation du département sera réajustée en conséquence.

En cas de surcoût, les dispositions prévues à l'article 9 des présentes conditions particulières s'appliqueront.

## ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

### 8.1 Modalités d'appels de fonds et de versement du financement

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % du besoin de financement défini à l'article 6.2, est effectué par SNCF Réseau à la prise d'effet de la présente convention.
- Après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes intermédiaires effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le besoin de financement en euros courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement 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 plafonné défini au plan de financement.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes intermédiaires seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées, selon le modèle figurant en **annexe 3** de la présente convention, et visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Les dépenses comptabilisées correspondent aux factures effectivement réceptionnées par SNCF Réseau et aux factures qui sont établies par SNCF Réseau dans le cadre des missions effectuées en régie.

Le solde est demandé après achèvement de l'intégralité des études et travaux, pour cela SNCF Réseau présente le relevé détaillé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau.

Sur la base de ces pièces, SNCF Réseau procède le cas échéant à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au remboursement du trop-perçu.

Les sommes dues à SNCF Réseau au titre de la présente convention seront mandatées dans un délai de 40 jours, à compter de la date de réception des appels de fonds et des pièces justificatives.

## 8.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
<b>Département Nord</b>			
<b>SNCF RÉSEAU</b>	Direction Générale Finances Achats 15-17, rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

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

## ARTICLE 9. MODIFICATION – RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des domiciliations de factures mentionnées à l'article 8.3, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements 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'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, 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 d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas, les partenaires s'engagent à rembourser à SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, SNCF Réseau procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au versement du trop-perçu auprès des financeurs.

## ARTICLE 10. LITIGES

Cet article précise l'article 17 des **Conditions générales – financeurs publics** jointes en **Annexe 1**.

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 les parties ne parviennent pas à régler leur litige par voie amiable, conformément à la procédure prévue à l'article 17 des conditions générales, le différend qui les oppose pourra être porté devant le tribunal administratif de Lille, compétent en la matière.

## **ARTICLE 11. 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, fax ou courrier électronique à :

### **Pour le Département du Nord**

**M. Arnoult CUVILLIER**

Direction de la Voirie

51 rue Gustave Delory

59047 Lille Cedex

E-Mail : [voirie.departementale@lenord.fr](mailto:voirie.departementale@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](mailto:CFP-HdF@reseau.sncf.fr)

## **ARTICLE 12. MESURES D'ORDRE**

---

La présente convention prend effet à la date de signature du dernier signataire.

Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

**A Lille, le**

**A Lille, le 30 NOV. 2023**

Pour le Département du Nord  
**Le Président**

Pour SNCF Réseau  
**La Directrice Territoriale Hauts de France**

**Christian POIRET**

  
**MARIE-Céline MASSON**





## Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics



## SOMMAIRE CONDITIONS GENERALES

---

<i>PREAMBULE</i>	16
<i>ARTICLE 13. OBJET</i>	17
<i>ARTICLE 14. CHAMP D'APPLICATION</i>	17
<i>ARTICLE 15. DEFINITION DE L'OPERATION</i>	17
<i>ARTICLE 16. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</i>	17
<i>ARTICLE 17. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</i>	18
<i>ARTICLE 18. FINANCEMENT DE L'OPERATION</i>	19
18.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	20
18.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	20
18.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	20
18.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	21
18.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	21
<i>ARTICLE 19. GESTION DES ECARTS</i>	21
19.1 DISPOSITIONS GENERALES	21
19.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	21
19.3 PENALITES DU MAITRED'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	21
<i>ARTICLE 20. APPELS DE FONDS</i>	23
20.1 REGIME DE TVA	23
20.2 VERSEMENT DES FONDS	23
20.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	24
<i>ARTICLE 21. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</i>	24
<i>ARTICLE 22. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</i>	25
<i>ARTICLE 23. RESILIATION</i>	25
<i>ARTICLE 24. MODIFICATION</i>	25
<i>ARTICLE 25. CESSION / TRANSFERT / FUSION</i>	26
<i>ARTICLE 26. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</i>	26
<i>ARTICLE 27. COMMUNICATION</i>	26
<i>ARTICLE 28. CONFIDENTIALITE</i>	27
<i>ARTICLE 29. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</i>	27

## **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 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 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 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 les 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 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.

#### **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) 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.

## **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<sup>ème</sup> 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 événement 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 événement 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 RESEAU 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 RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU 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 RESEAU. 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 RESEAU. (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 RESEAU 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 RESEAU 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**

Relative au financement de la phase réalisation  
(REA) des travaux connexes au pont-route

PK 43+673 - Ligne Fives – Hirson : N° 267 000

Annexe 2

**Devis du besoin de financement**

**Éléments financiers prévisionnels :**

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 1 661 405€ courants HT, selon la répartition suivante :

DESCRIPTION – TRAVAUX REA	Montant € courants HT
Indemnisations et maîtrise foncière	€
TOTAL TRAVAUX	1 182 035 €
Entreprises Travaux	218 644 €
Missions sécurité ferroviaire SLG	911 363 €
Matières	52 028 €
PROVISION POUR RISQUES	100 944 €
MAITRISE D'OEUVRE	325 535 €
MAITRISE D'OUVRAGE	46 637 €
MISSIONS COMPLEMENTAIRES (Coordinateur sécurité, communication, et contrôles extérieures)	6 254 €
<b>TOTAL EN € COURANTS HT</b>	<b>1 661 405 €</b>

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mi 2025
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	8/2023 TP01 : 129,2 ING : 131,4
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : TP01 : 8% en 2023, 3% en 2024 et au-delà ING : 4,5% en 2023, 2% en 2024 et au-delà	Conforme





## **Convention de financement**

Relative au financement de la phase réalisation  
(REA) des travaux connexes au pont-route

PK 43+673 - Ligne Fives – Hirson : N° 267 000

Annexe 3

**Etat récapitulatif des dépenses  
comptabilisées**

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

### État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet)                      (Intitulé du projet)  
 Période du :  
 Phase :

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
<b>SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES</b>					<i>HT euros</i>
Production SNCF RESEAU					
<b>SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES</b>					<i>HT euros</i>
<b>TOTAL DEPENSES</b>					<i>HT euros</i>

*Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.*





**COMMISSION PERMANENTE**  
**Réunion du 27 mars 2024**

OBJET : Grand Projet de Maillage Territorial - Contournement Nord de Valenciennes - Convention entre le Département du Nord et SNCF Réseaux pour le financement des travaux connexes et surveillance ferroviaire du pont route sur le territoire de la commune de Beuvrages.

Le projet de Contournement Nord de Valenciennes, porté par le Département du Nord, consiste en la création d'une voie nouvelle en déviation de la RD 375 actuelle reliant les communes de Raismes à Saint-Saulve et desservant Beuvrages et Bruay-sur-l'Escaut. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> juillet 2013.

Les travaux du Contournement Nord de Valenciennes ont débuté en 2016 et devraient s'achever fin 2024. Ils sont organisés en 2 phases :

- la section Est sur le territoire des communes de Bruay-sur-l'Escaut et Saint-Saulve
- la section Ouest sur le territoire des communes de Raismes et Beuvrages.

Dans le cadre des travaux de la section Ouest, le Département du Nord réalise la construction d'un ouvrage d'art passant au-dessus de la ligne SNCF Lille-Valenciennes. Les travaux de la section situés au-dessus de la voie ferrée seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage départemental mais sous surveillance SNCF Réseau et précédés par les travaux connexes SNCF Réseau.

Depuis 2011, SNCF Réseau a participé aux études de la réalisation du Pont Route. Ces études ont été financées en totalité par le Département. Le 15 mai 2023, la convention initiale a été délibérée (n° 4.2DV/2023/194), avec les mêmes conditions mais dans laquelle la SNCF a commis une erreur sur l'assujettissement de la TVA sur la mission sécurité ferroviaire. Cette dernière est soumise à TVA. C'est pourquoi SNCF Réseau ne l'a pas signée.

Le coût, y compris les frais de surveillance, est estimé à 1 661 405 € HT, avec 997 443 € HT pour les travaux connexes non assujettis à la TVA et 663 962 € HT assujettis à TVA soit 796 754,40 € TTC dont 132 792,40€ de TVA, pour la mission de sécurité ferroviaire.

Soit au total 1 794 197,40 € TTC, financés à 100 % par le Département.

La réalisation de ces travaux complexes va nécessiter des interruptions temporaires de circulation (ITC) sur les voies ferrées. Ces créneaux d'ITC sont aujourd'hui validés et ont permis le démarrage des travaux en septembre 2023.

La convention actualisée, annexée au rapport, à passer avec SNCF Réseau fixe et conserve les modalités techniques et administratives et actualise les conditions financières de réalisation de ces travaux. Elle fixe notamment les modalités de versement par le Département des sommes dues à SNCF Réseau, un premier versement étant prévu dès 2024, à la signature de la convention, puis des versements échelonnés en fonction de l'avancement des travaux et le solde à l'achèvement de ceux-ci, prévus à l'horizon 2025.

Il est proposé à la Commission permanente :

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et SNCF Réseau relative à la réalisation et au financement des travaux du Pont Route passant au-dessus de la ligne SNCF Lille-Valenciennes en lien avec la construction de l'ouvrage d'art n°3, dans le cadre du projet de Contournement Nord de Valenciennes et tous les actes correspondants.

CODE GRAND ANGLE		ENGAGEMENTS		
OPERATION	ENVELOPPE	AUTORISES	DEJA CONTRACTES	PROPOSES DANS LE RAPPORT
21001OP011	21001E11	80 902 800	69 613 814,48	1 794 197,40

Valentin BELLEVAL  
Vice-Président