

Annexe à la délibération n° 2021.02161



Convention

Relative au financement
de la première phase des études
de faisabilité de déploiement
des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille

Conditions particulières

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

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur **Georges-François LECLERC**, préfet de région, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 12 rue Jean Sans Peur CS 20003, 59039 Lille Cedex ;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Hauts-de-France, dont le siège est 151, avenue du Président Hoover, 59555 Lille, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Xavier BERTRAND**,

Ci-après désignée « **La REGION** »

La Métropole Européenne de Lille, dont le siège est 2, boulevard des Cités Unies, 59040 Lille Cedex, représenté par son Président Monsieur **Damien CASTELAIN**,

Ci-après désignée « **la MEL** »

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 **Nathalie DARMENDRAIL**, *Directrice territoriale Hauts-de-France*, dument habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU, la Métropole Européenne de Lille, la Région Hauts de France et l'Etat étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L1111-10IV ;
- Le Code des transports, et notamment les articles L2111-9 à L2111-9-3 et L2121-3 ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- La Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire,
- Le décret n°2019-1582 du 31 Décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU,
- 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 RESEAU,
- Le décret du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Georges-François LECERF en qualité de Préfet de la région Hauts-de-France, Préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, Préfet du Nord ;
- L'arrêté préfectoral du 4 août 2020 approuvant le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Hauts-de-France ;
- Le Contrat de Plan État – Région (CPER) Nord - Pas-de-Calais 2015-2020, signé le 10 juillet 2015 et son volet mobilités « sous volet ferroviaire » et son avenant signé le 2 juin 2020 ;
- La délibération n°20110257 de la Commission permanente du 31 janvier 2011 relative au financement des études préliminaires au projet d'un lien rapide intégrant les objectifs et les différents scénarios d'amélioration des liaisons entre la métropole lilloise et le bassin minier, et permettant sa présentation au débat public,
- La délibération n°20152554 relative à la décision du maître d'ouvrage suite au débat public adoptée par la Séance Plénière du Conseil Régional lors de sa réunion des 15 et 16 octobre 2015 ;
- La délibération n°20170430 relative au Réseau Express « Hauts-de-France » - Affectation pour la réalisation d'études complémentaires aux études préliminaires adoptée par la Séance Plénière du Conseil Régional lors de sa réunion du 30 mars 2017,
- La délibération °2020.02184 relative au financement des études d'opportunité du déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille - Analyses fonctionnelles & études de préféabilité, adoptée par le Conseil Régional lors de sa réunion du 9 décembre 2020 ;
- La délibération « Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) – Convention - Financement – Autorisation de signature » adoptée par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille le 18 décembre 2020 ;
- La convention °2020.07122 signée le 24 décembre 2020 relative au financement des études d'opportunité du déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille - Analyses fonctionnelles & études de préféabilité ;
- La délibération n° 21-C-0446 adoptée par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille le 15 octobre 2021 ;
- La délibération n°2021-02161 relative au financement des études de faisabilité du déploiement de Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille adopté par le Conseil Régional lors de sa réunion du 18 novembre 2021 ;

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	6
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE	6
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION	6
3.1 OBJECTIF DES ETUDES.....	6
3.2 PERIMETRE DES ETUDES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE SNCF RESEAU	7
3.3 DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	8
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	9
4.1 DUREE DE REALISATION DES ETUDES.....	9
4.2 DUREE DE VALIDITE DE LA CONVENTION ET CADUCITE DES SUBVENTIONS.....	9
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	9
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	11
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	11
6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	11
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	11
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	11
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS.....	12
7.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	12
7.2 IDENTIFICATION	13
7.3 DELAIS DE CADUCITE	14
7.4 IDENTIFICATION	14
7.5 BENEFICIAIRE.....	15
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS	15
8.1 MODIFICATIONS.....	15
8.2 RESILIATION.....	15
ARTICLE 9. COMMUNICATION	15
ARTICLE 10 LITIGES.....	17
ARTICLE 11. NOTIFICATIONS – CONTACTS	18
ARTICLE 12. ANNEXES	18
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Pour sa partie française, l'étoile ferroviaire de Lille dessert un territoire de près de 2,8 millions d'habitants où s'exercent de forts enjeux de report modal. Ce constat appelle un renforcement des services ferroviaires voyageurs pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues du mode routier qui demeure aujourd'hui largement prédominant dans les déplacements du quotidien au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML).

Mme la Ministre des Transports a demandé en mai 2019 à SNCF Réseau de produire un Schéma Directeur National des Services Express Métropolitains (SDN SEM). Dans ce schéma, finalisé en avril 2020, l'étoile ferroviaire de Lille appartient à la dizaine de réseaux infra-régionaux identifiés comme présentant un fort potentiel de développement de services ferroviaires typés « Réseaux Express Régionaux (RER) », les Services Express Métropolitains (SEM).

Sans attendre la publication dudit schéma, une démarche d'études d'opportunité concernant le déploiement de SEM sur l'étoile ferroviaire a été engagée dès février 2020 sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau dans le cadre d'un partenariat technique et financier associant l'Etat, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau, régularisé par la signature d'une convention de financement le 24 décembre 2020 suite aux délibérations prises respectivement par la Région Hauts-de-France et la MEL, les 10 et 18 décembre 2020.

Cette démarche d'études d'opportunité a été menée en 2 étapes :

- Sur la base d'un diagnostic des besoins de mobilité de l'AML, une première étape a consisté à analyser et comparer, en termes d'horaires et de préféabilité des investissements requis, 5 scénarios d'offre TER contrastés à l'horizon 2040. Les résultats de cette première phase d'analyse ont été restitués lors du Comité de Pilotage du 30 novembre 2020 ;
- Sur la base des décisions prises lors de ce Comité de Pilotage, la seconde phase des études d'opportunité a porté sur une révision des principes de desserte sur certains axes de l'étoile et sur la production de tests de fréquentations et de premiers indicateurs économiques.

Au total, le travail partenarial mené depuis février 2020 a permis d'aboutir en juin 2021 à la définition d'un scénario dit « *de convergence* » promouvant un choc de desserte sur l'étoile ferroviaire de Lille. Ce choc de desserte répond, à l'horizon 2040, à un principe général de doublement des missions rapides et omnibus en heures de pointe sur les radiales de l'étoile ferroviaire de Lille. Sur le périmètre de déploiement des SEM, le doublement des dessertes d'heures de pointe se traduit par une hausse 46% des fréquentations TER à la période de pointe du matin 2040, hausse qui constitue un minima compte tenu de la non-activation d'un certain nombre de leviers favorables au report modal dans les tests de fréquentation réalisés.

Ce scénario de convergence comporte, en sus d'un schéma de desserte TER cible, un programme d'investissements à mettre en œuvre sur le Réseau Ferré National d'ici 2040 dont l'estimation financière, à date, dépasse, tel qu'il peut être estimé à date, les 5 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2020. Ce programme d'investissements retient, comme support et levier majeur du choc de desserte, la réalisation du projet de Réseau Express Hauts-de-France, porté au débat public par la Région au printemps 2015, inscrit au SRADDET Hauts-de-France approuvé début août 2020 et désormais, depuis avril 2021, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Ce projet de Réseau Express représente environ 3/5^{ème} du montant des investissements capacitaires à consentir sur le RNF pour mettre en œuvre le schéma de desserte cible 2040 collégialement défini lors des études d'opportunité.

Sanctionnant l'achèvement des études d'opportunité, le Comité de pilotage du 17 septembre 2021 a validé le scénario de convergence pour le déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille en même temps que les objectifs et le plan de financement des la première phase des études de faisabilité, objet de la présente convention de financement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de la première phase des études de faisabilité à réaliser pour le déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille, l'assiette de financement et le plan de financement ainsi que 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 (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de la première phase des études de faisabilité relatives au déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille, objet de la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Le déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire vise à procurer un choc d'offre de services ferroviaires voyageurs à l'horizon 2040 moyennant la mise en œuvre d'un programme de développement de l'étoile ferroviaire de Lille, en infrastructure neuve, via le projet de Réseau Express Hauts-de-France, mais aussi par adaptation du Réseau Ferré National, en lignes comme en gares.

3.1. Objectifs des études :

La première phase des études de faisabilité à mener au titre de la présente convention consistera à :

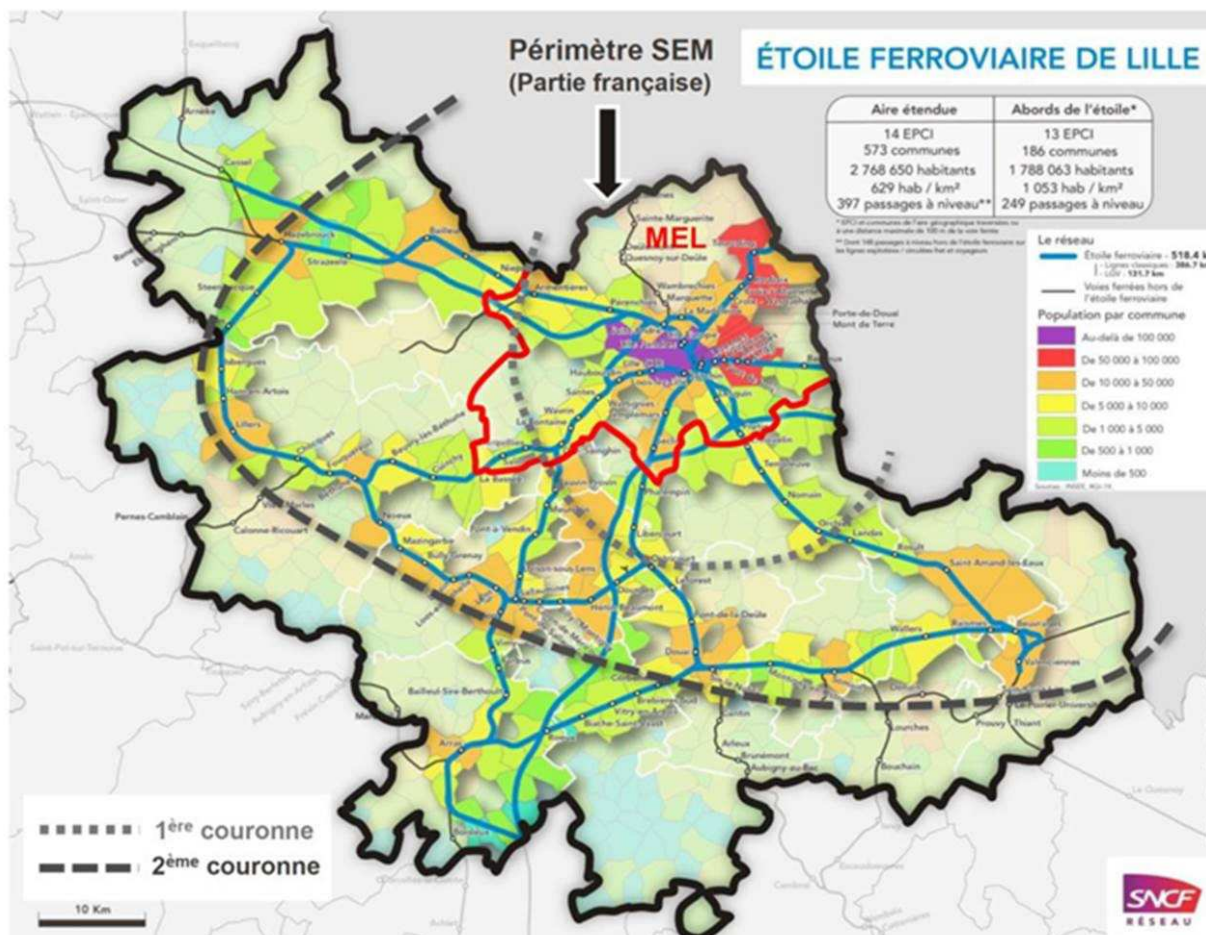
- Effectuer / mettre à jour un diagnostic des enjeux environnementaux et urbains du périmètre SEM afin d'alimenter les études d'infrastructures ;
- Mener une analyse critique et partagée des études préliminaires du Réseau Express Hauts-de-France (REHF) réalisées de 2013 à 2015 ;
- Traiter les variantes fonctionnelles qui restent à étudier sur ce projet REHF par le biais d'études de tracé, d'études horaires et d'études de trafic et mener les analyses multicritères associées afin de dégager un parti d'aménagement de référence pour le projet. A titre d'exemple sur le territoire de la MEL il s'agira notamment d'étudier la variante de tracé du projet REHF desservant l'aéroport de Lesquin moyennant la création d'une nouvelle gare au droit de l'aérogare et d'évaluer les conséquences de cette option sur le schéma de desserte du scénario de convergence et les fréquentations escomptées ;
- Mettre à jour, décliner sur 24 heures et préciser les analyses capacitaires et horaires et de trafic menées dans le cadre des études d'opportunité en intégrant les livrables du plan d'exploitation émergent national à l'horizon 2030 comme situation de référence ;
- Effectuer la synthèse des analyses menées sur le projet REHF et la déclinaison H24 des services SEM pour préparer la décision politique en fin de processus d'études : stabiliser le schéma de service H24 et le programme d'investissement de référence pour le déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille.
- Enfin, entamer un processus d'information des territoires du périmètre SEM sur les objectifs, les grandes caractéristiques et jalons du projet de déploiement des SEM ainsi que sur l'avancement des études.

3.2. Périmètre des études sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau :

La première phase des études de faisabilité visée par la présente convention concerne l'étoile ferroviaire de Lille telle que définie lors des études d'opportunité. Cette étoile couvre, outre le complexe ferroviaire de Lille Flandres, les axes et installations dont la liste figure en annexe 2.

Ce périmètre physique permet d'intégrer l'ensemble des relations entre Lille et les pôles urbains de la 2^{ème} couronne de l'aire métropolitaine lilloise que sont, du nord-ouest au sud-est, Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai et Valenciennes. Pour d'évidentes sujétions fonctionnelles, le nœud ferroviaire d'Arras est également partie constituante de ce périmètre SEM. C'est au sein de ce périmètre que prennent place les besoins d'investissement en infrastructure identifiés dans le cadre des études d'opportunité.

Ce périmètre physique intègre nécessairement, sur le plan fonctionnel, l'ensemble des circulations GV, TERGV, TER et Fret empruntant les sections de RFN concernées. Hors périmètre SEM, les hypothèses de circulations TER 2040 seront fixés par la Région Hauts-de-France, à défaut ce seront les hypothèses communiquées pour l'établissement du Plan d'Exploitation Emergent 2030 réalisé dans le cadre de la démarche de Plateforme Services & Infrastructures Nord qui seront utilisées.



Périmètre français des études de faisabilité de déploiement du SEM

Remarque :

Le déploiement de SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille intègre une dimension transfrontalière avec le développement des services voyageurs entre le versant français du périmètre SEM et les gares de Kortrijk et de Tournai appartenant respectivement aux Provinces de West Flanderen et de Hainaut du Royaume de Belgique. Au regard du plan de transport sur le versant belge qui relève des plus strictes prérogatives des Autorités belges, le déploiement de SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille pourra impliquer la mise en oeuvre d'investissements sur le réseau ferroviaire belge. La prise en charge de la Maîtrise d'Ouvrage des études relatives aux opérations d'investissement requises sur ce réseau belge sera à définir ultérieurement et pourra nécessiter la mise en place d'un partenariat technique et financier spécifique en fonctions des contacts noués à l'automne 2021 entre les autorités organisatrices des transports et gestionnaires d'infrastructure de part et d'autre de la frontière.

Enfin, la première phase des études de faisabilité ne s'intéresse pas aux lignes à grande vitesse. Toutefois, les circulations issues de ces lignes circulant sur le réseau ferroviaire classique seront nécessairement intégrées dans le plan de transport cible. Par ailleurs, compte tenu du parti d'aménagement de référence du projet REHF, les sujétions liées au jumelage de ce projet avec la LGV Nord devront faire l'objet d'une attention particulière lors des études de faisabilité.

3.3. Description des études à réaliser :

Le programme des études de faisabilité repose sur l'enchaînement de plusieurs phases d'analyses. Seule la première phase est couverte par les termes de la présente convention. Cette première phase est sommairement présentée ci-après. Elle visera :

- A réaliser **un diagnostic des enjeux urbains et environnementaux** sur l'ensemble du périmètre de l'étoile ferroviaire de Lille qui alimentera la première comme la seconde phase des études de faisabilité.
- A compléter la **définition du scénario de convergence** établie lors des études d'opportunité par le biais :
 - De la mise à jour des études horaires d'heures de pointe réalisées dans le cadre des études d'opportunité et de la définition des niveaux de services SEM en heures creuses en intégrant les nouvelles hypothèses de desserte fret et Grande Vitesse
 - De la réalisation, après définition de l'option de référence, de tests exploratoires de trafic visant à la fois à documenter les effets des adaptations du schéma de service sur les fréquentations en heures de pointe comme en heures creuses ;
 - De la mise à jour des éléments économiques et financiers établis lors des études d'opportunité ;
 - De la mise à jour des besoins fonctionnels et des évolutions d'infrastructures identifiés lors des études d'opportunité ;
 - D'analyses multicritères des différentes adaptations apportées au scénario de convergence en vue de préparer les décisions à prendre par le Comité de Pilotage pour la poursuite des études ;
- **A étudier et documenter les variantes fonctionnelles du Réseau Express Hauts-de-France** exprimées lors ou après le débat public de 2015 et non étudiées à date. Pour mener à bien l'analyse de ces différentes variantes fonctionnelles, plusieurs études sont à mener au titre de la présente convention :
 - Sur la base du diagnostic des enjeux urbains et environnementaux, des études sommaires de tracé (tracé en plan, profil en long) de ces différentes variantes seront réalisées afin de produire le calcul de marches types pour les besoins des études horaires ;
 - Construction partenariale de schémas de desserte et réalisation d'études horaires d'heures de pointe avec expression des besoins fonctionnels / d'évolution de l'infrastructure ;
 - Tests exploratoires de fréquentation pour apprécier les effets des différents schémas de desserte envisagés et évaluer les fréquentations en gares, y compris dans les nouvelles gares ;
 - Identification des évolutions à apporter au programme d'investissements du scénario de convergence défini au titre des études d'opportunité et études de pré-faisabilité et estimation financière des nouveaux investissements infrastructurels identifiés ;
 - Analyses multicritères, incluant les évaluations financières des besoins d'investissement infrastructurels, des différentes variantes fonctionnelles envisagées pour le projet REHF afin d'étayer la décision à prendre par le Comité de Pilotage de fin de première phase.
- **A conduire les travaux de synthèse** nécessaire à la stabilisation d'un parti d'aménagement de référence pour la poursuite des études relatives au déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille. La décision politique prise à l'issue des études visées par la présente convention permettra l'engagement d'un programme d'études plus ambitieux en termes de précision d'analyse qu'en termes de concertation (études de faisabilité – seconde phase -, saisine de la CNDP et concertations, études préliminaires des premiers investissements).

En accompagnement du processus, il y aura lieu de procéder à une information des acteurs du périmètre SEM sur l'avancement de cette première phase d'études de faisabilité, notamment pour susciter, dans les territoires, l'engagement de réflexions puis la mise en œuvre de mesures ou d'actions susceptibles de renforcer l'efficacité du programme SEM en tant que projet d'aménagement du territoire : développement de nouveaux projets TCU, renforcement ou recalibrage de l'offre TCU, intermodalité, densification urbaine au droit des quartiers de gares, etc.

Les modalités de mise en œuvre de cette information sera définie au travers d'un travail partenarial entre les parties, toute externalisation des schémas de service TER cible vers les acteurs des territoires étant soumise à l'accord des parties, et tout particulièrement de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités régionales.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

4.1. Durée de réalisation des études

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de **18 mois** à compter de la date de prise d'effet de la présente convention.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement de l'opération précisant les grandes phases d'études est joint en annexe 2bis. Ce calendrier peut évoluer sur justification écrite de SNCF Réseau après validation de l'ensemble des parties pour tenir compte notamment des délais nécessaires à la prise de décision au sein de chacune des parties.

Tout retard qui ne pourrait être rattrapé avant le terme du délai de réalisation, devra être porté à la connaissance des partenaires financiers de l'opération, sous la forme d'une note synthétique. Un avenant pourra 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 compter de sa signature par le dernier des signataires. Elle prend fin au terme de son exécution administrative.

Par dérogation, à l'article 10 des conditions générales – financeurs publics jointes en annexe 1 -, les financements seront caducs au plus tard le 31/12/2024. La caducité des financements 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 sera alors conclu avant la date de caducité.

Aucune demande de paiement ne pourra 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.

5.1. Comité de pilotage et comité technique :

Le suivi de l'opération est assuré par un comité de pilotage (COPIL), un comité technique (COTEC) et des ateliers d'échanges (ATEL) composés des représentants des Parties.

SNCF Réseau assure le secrétariat des COPIL, COTEC & ATEL.

Le COPIL a pour mission de :

- Veiller au bon déroulement des études,
- Statuer sur d'éventuelles évolutions à apporter au programme d'études à son financement et à son calendrier de réalisation,
- Valider les différentes phases des études.

Le COPIL se réunira, a minima, au début et à la fin des études mais il pourra également se réunir :

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

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

Le COTEC se réunira 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 tiendront au minimum 15 jours avant les réunions du comité de pilotage, pour en préparer les décisions.

D'autres entités ou organismes ayant, à un moment donné du processus d'études, un intérêt particulier dans l'opération, pourront participer à ce comité. A l'occasion des réunions de comité de pilotage et de comité technique, le maître d'ouvrage fournira 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 études réalisées ;
- 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 des études 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 des études, qu'elles nécessitent ou non l'adaptation de la présente convention ;
- Un état financier des dépenses.

Chaque réunion de comité de pilotage fera l'objet d'un compte-rendu rédigé par SNCF Réseau qui l'adressera à l'ensemble des participants, au plus tard 15 jours après ladite réunion. Les partenaires pourront faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai de 15 jours après transmission. Le compte-rendu définitif, prenant en considération ces éléments sera alors transmis dans un délai de 8 jours par SNCF Réseau à l'ensemble des partenaires.

Les ATEL, lieux d'échanges techniques sur les objectifs, hypothèses et résultats intermédiaires des études se réuniront à l'initiative de SNCF Réseau selon une fréquence mensuelle. Une vingtaine d'ATEL seront donc organisés sur la durée des études. S'agissant d'un processus d'études partenarial et itératif, les parties s'engagent, dans le respect des prérogatives de chacune, à être force de propositions et pro-actives sur l'ensemble des sujets qui seront traités dans le cadre de ces ATEL.

A la demande des co-financeurs, SNCF Réseau pourra organiser des réunions de présentation des études, notamment lorsque que les sujets à traiter par les études nécessiteront des échanges associant toutes les parties ou des discussions et réflexions bipartites.

5.2. Relations avec les acteurs belges

La gouvernance à mettre en place pour les relations et modes de fonctionnement avec les acteurs belges sera définie lors des premières semaines de démarrage des études. S'agissant de la coordination de schémas de service sur le long terme, des échanges entre les autorités organisatrices des transports sur les 2 versants de la frontière constituent un préalable avant d'engager la collaboration technique, le cas échéant, via l'établissement d'un partenariat technique et financier.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

Les études d'opportunité réalisées de février 2020 à septembre 2021 ont permis de caractériser un programme d'investissements capacitaires qui intègre le projet REHF évalué, par la Région, alors maître d'ouvrage du projet, à 2,7 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2012 lors du débat public de 2015. Ce programme d'investissements pourra évoluer dans les stades ultérieurs d'études, possiblement dès les études de faisabilité, pour tenir compte des évolutions d'ambition ou de nature des services voyageurs long terme et de l'intégration des besoins d'investissement induits, non qualifiés lors des études d'opportunité.

L'estimation du coût de la première phase d'études de faisabilité, objet de la présente convention, est fixée à 1 936 100 €HT constants aux conditions économiques de juin 2021 soit **2 000 000 €HT courants** dont une somme de 450 000 €HT courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Le détail de ces coûts figure en annexe 2 de la présente convention. Ces montants tiennent compte des dernières hypothèses d'évolution annuelle de l'indice TP01 à retenir pour les indexations des projets d'investissements, à savoir +0% pour 2020, +1% pour 2021, +2% pour 2022 et +3% pour 2023 et les années suivantes. L'indice ING suit les mêmes tendances.

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention, 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 01/10/2021.

Pour l'Etat, seules les dépenses réalisées à compter de la signature de la convention par le dernier des signataires seront prises en compte pour le versement des aides financières accordées. A titre exceptionnel et **sur demande écrite motivée du maître d'ouvrage**, les dépenses réalisées avant cette date pourront être prises en compte pour le versement des financements accordés.

Toute évolution du besoin de financement constaté au cours de l'opération, devra être portée à la connaissance des parties, sous la forme d'une note synthétique. Un avenant pourra alors être proposé au comité de pilotage défini à l'article 5 des présentes conditions particulières et soumis aux instances décisionnelles de chacune des parties.

6.2 Plan de financement

Les parties s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Parties	Clé de repartition (%)	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	50,0 %	1 000 000 € HT
Région Hauts-de-France	37,5 %	750 000 € HT
MEL	12,5 %	250 000 € HT
SNCF RÉSEAU	0,0 %	0 € HT
TOTAL	100,0 %	2 000 000 € HT

S'agissant d'études se rapportant à des investissements sur le périmètre de SNCF Réseau, les contributions qui seront versées à SNCF Réseau en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Cet article précise les dispositions de l'article 8.2 des conditions générales - financeurs public, jointes en annexe 1.

SNCF Réseau procède auprès de l'Etat et de la Région Hauts-de-France et de la MEL, selon la clé de répartition définie à l'article 6.2 précité, aux appels de fonds comme suit :

- Un premier appel de fonds correspondant à une avance de 20 % de la participation de chaque financeur, telle que définie au plan de financement établi à l'article 6.2 de la présente convention, est effectué par SNCF Réseau à la prise d'effet de la présente convention, sur présentation d'une attestation d'engagement de l'opération signée par le représentant du maître d'ouvrage.
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes intermédiaires effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation de chaque financeur en euros courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau (annexe 2 bis). 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 par nature de dépenses, selon le modèle figurant en annexe 3 de la présente convention, et visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage 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 établies par SNCF Réseau dans le cadre de l'exécution de prestations réalisées en régie.

À défaut d'appel de fonds sur un exercice, le maître d'ouvrage transmettra annuellement aux Parties, par courrier, un état des lieux justifiant de l'avancement de l'opération.

Le solde est demandé après achèvement de l'intégralité des études. Pour cela, SNCF Réseau présente :

- Le relevé détaillé de dépenses final sur la base des dépenses acquittées incluant les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau,
- Un certificat attestant de la conformité des études réalisées aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de subvention et précisant leur date d'achèvement (confère annexe 4),
- Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive.

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 documents visés dans le présent article doivent être transmis par SNCF Réseau pour permettre aux services régionaux de procéder au paiement des subventions.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**. Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique ou des revues de gestion.

A défaut d'appel de fonds sur un exercice, le maître d'ouvrage transmettra annuellement aux Parties par courrier, un état des lieux justifiant de l'avancement de l'opération.

Pour la Région, les documents visés dans le présent article doivent être transmis par SNCF Réseau pour permettre aux services régionaux de procéder au paiement des subventions sur présentation au Payeur Régional Hauts-de-France d'un certificat pour paiement.

Le Comptable assignataire des paiements est le Payeur Régional Hauts-de-France.

IMPORTANT

Les documents susmentionnés doivent être IMPERATIVEMENT transmis
DATES et SIGNES PAR LE REPRESENTANT LEGAL DE L'ORGANISME BENEFICIAIRE avec
MENTION DU NOM DE LA PERSONNE HABILITEE A SIGNER

➤ Sous format dématérialisé par mail à

SAFINFRASTRUCTURESMOBILITES@hautsdefrance.fr

OU

➤ Sous format papier à

A Monsieur le Président du CONSEIL REGIONAL Hauts-de-France
Direction des Infrastructures de Mobilité et du Canal Seine Nord Europe – Service administratif et
Financier
Siège de Région – 151 avenue du Président Hoover
59555 LILLE CEDEX

Les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour régler les sommes dues dans un délai de 45 jours à compter de la réception des appels de fonds.

7.2 – Gestion des écarts et délais de paiement

Par dérogation, les dispositions des articles 7.1 et 7.2 des Conditions générales – Financeurs publics jointes en annexe 1 de la présente convention ne s'appliquent pas à la présente convention.

En cas d'économie, c'est-à-dire si le montant des dépenses reste inférieur au besoin de financement défini à l'article 6.1 des présentes conditions particulières, la participation des cocontractants sera réajustée en conséquence selon la clé de répartition indiquée à l'article 6.2 des présentes conditions particulières.

En complément de l'article 12 des Conditions générales – Financeurs publics jointes en annexe 1 de la présente convention, toute modification de la consistance de l'étude ou tout dépassement du coût donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention après information et acceptation des instances décisionnelles des Parties.

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 de déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie Covid 19 ;
- Que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie Covid 19. 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.

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 afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors conclu. 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.

7.3 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Hauts-de-France Service Mobilités et Infrastructures 44 Rue de Tournai – CS 40259 59 019 LILLE Cedex	DREAL / SMI	03 20 40 54 65
Région Hauts-de-France	Région Hauts-de-France Siège de Région 151 avenue du Président Hoover 59555 Lille Cedex	Direction des Infrastructures de Mobilités et du Canal Seine Nord Europe	03 74 27 19 00
Métropole Européenne de Lille	Métropole Européenne de Lille 2, boulevard des Cités Unies, 59040 Lille Cedex,	Direction Mobilité	03 20 21 30 72
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.4 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
Etat	110 000 20100044	DREAL Hauts-de-France : FR 85 130 006 570	DREAL : EALCPCM059
Région	200 053 742 00017	FR 25 200 053 742	
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	
MEL	200 093 201 00016	FR IB 200093201	

7.5 Bénéficiaires

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes. 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) :

CodeIBAN							CodeBIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Cet article se substitue aux articles 11 et 12 des conditions générales – financeurs publics jointes en annexe 1.

8.1. Modifications

Toute modification de la consistance de l'opération, des délais ou du coût, tels que définis dans la présente convention, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

8.2. Résiliation

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 autres 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.

En outre, les partenaires se réservent le droit de suspendre l'exécution des obligations mises à leur charge au titre de la présente convention, en cas de non-respect significatif par l'une des parties, des engagements inscrits dans la présente convention, à la condition que ce non-respect relève d'un comportement fautif. Le comité de pilotage devra au préalable être saisi, en vue d'analyser les causes et les conséquences de l'écart constaté.

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).

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis de deux mois défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

ARTICLE 9. COMMUNICATION

Cet article complète l'article 15 des conditions générales – financeurs publics jointes en annexe 1.

SNCF Réseau mentionnera le concours financier des partenaires et en fera état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

SNCF Réseau s'engage par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des subventions.

Supports dématérialisés :

S'agissant des supports dématérialisés (site internet notamment), le bénéficiaire devra faire état du financement des partenaires en apposant les logotypes de l'Etat, de la Région Hauts-de-France et de la Métropole Européenne de Lille, et la mention « Cette opération bénéficie du soutien financier de [citer les partenaires] » dans le pied de page de la page d'accueil du site ou au sein d'une page « partenaires » dédiée.

Dans le cas de financement d'études, le soutien des partenaires devra apparaître sur les documents intermédiaires, définitifs et de synthèse par l'apposition du logo des partenaires. Ce financement devra également être mentionné lors de la promotion de l'étude financée (communiqué de presse, conférence de presse, présentation publique...).

Accompagnement et justificatifs à transmettre :

Le maître d'ouvrage se rapprochera de la Direction de la Communication de chacun des partenaires afin de disposer des modalités de communication selon la nature de l'opération et des supports de communication (logos, charte graphique, etc.).

Pour la Région :

Charte graphique de la Région Hauts-de-France

La charte graphique est à retrouver sur le site de la Région Hauts-de-France :

<http://www.hautsdefrance.fr/charte-graphique/>*

Contacts auprès de la Région Hauts-de-France :

guillaume.krizek@hautsdefrance.fr/ 03 74 27 48 54

ou

vincent.vasseur@hautsdefrance.fr/ 03 74 27 48 23

Pour l'Etat

Les éléments de la charte graphique de l'Etat peuvent être fournis sur demande au Service Mobilité et Infrastructures de la DREAL HDF via la boîte unité suivante : psmd.smi.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

Pour la MEL

Les éléments de la charte graphique de la MEL peuvent être fournis sur demande à la direction Mobilité de la MEL.

Contacts auprès de la Métropole Européenne de Lille:

hmarin@lillmetropole.fr/ 03 20 21 66 58

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 partenaires 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, compétent en la matière.

ARTICLE 11. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à son/ses partenaires, 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 l'ETAT

DREAL Hauts-de-France
Service Mobilité et Infrastructures
44 Rue de Tournai - CS 40259
59019 Lille Cedex
Tél: 03.20.40.55.87

Pour la Région

Région Hauts-de-France
Direction des Infrastructures de Mobilités et du Canal Seine Nord Europe
151, avenue du Président Hoover
59555 LILLE
Tél: 03.74.27.19.00

Pour la MEL :

Métropole Européenne de Lille
2, boulevard des Cités Unies, 59040 Lille Cedex,
Tél: 03.20.21.30.72

Pour SNCF Réseau

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

ARTICLE 12. ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention et sont :

- Annexe 1 : Conditions générales financeurs publics ;
- Annexe 2 : Caractéristiques de l'opération ;
- Annexe 2 bis : Planning de l'opération ;
- Annexe 2 ter : Attestation d'avancement ;
- Annexe 3 : Calendrier révisable des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses ;
- Annexe 4 : Modèle d'attestation de la conformité des études et / ou travaux réalisés ;

**Convention relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement
des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille**

Fait, en 4 exemplaires originaux,

A Lille, le

Pour l'Etat

Le préfet de la région Hauts-de-France

Georges-François LECLERC

**Convention relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement
des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille**

A Lille, le

Pour la Région Hauts-de-France

Le Président

Xavier BERTRAND

**Convention relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement
des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille**

A Lille, le

Pour la MEL

Le Président

Damien CASTELAIN

**Convention relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement
des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille**

A Lille, le

Pour SNCF Réseau

La Directrice territoriale Hauts-de-France

Nathalie DARMENDRAIL



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des 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 le code de la commande publique et par le Code des transports.

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice 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) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSIION / 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.

ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION (COÛT, FONCTIONNALITÉS, DÉLAIS)

FICHE OPERATION

Première phase des études de faisabilité de déploiement de Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille

Intitulé de l'opération

Première phase des études de faisabilité de déploiement de Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille

Éléments de gouvernance

La gouvernance et les modalités de suivi de la convention sont définies à l'article 5 des conditions particulières.

Périmètre d'études

Le périmètre d'études couvre, outre le complexe ferroviaire de Lille Flandres, l'ensemble des lignes et installations du réseau de l'étoile ferroviaire de Lille, hors ligne à grande vitesse. Ces lignes ou sections de lignes sont les suivantes par ordre de numérotation des lignes du Réseau Ferré National :

- La ligne 262 000 depuis la gare de Douai jusqu'à la gare de Valenciennes ;
- Le raccordement 263 300 de Beuvrages ;
- Le raccordement 266 300 de Lezennes ;
- La ligne 267 000 depuis l'avant gare de Lille Flandres jusqu'à la bifurcation de Beuvrages ;
- La ligne 269 000 depuis l'avant gare de Lille Flandres jusqu'au point frontière avec le Royaume de Belgique ;
- La ligne 272 000 depuis le raccordement GV à Agny, au sud d'Arras, jusque l'avant gare de Lille Flandres ;
- Le raccordement 273 300 de Ronchin ;
- Le raccordement 273 308 de la voie RV de Lille ;
- La ligne 278 000 depuis les jonctions du Lion d'or jusqu'au point frontière avec le Royaume de Belgique ;
- Le raccordement 278 302 de Rougebarre entre les bifurcations de la Verte Rue et de Wasquehal ;
- La ligne 284 000 depuis la gare de Lens jusqu'à la bifurcation d'Evin ;
- Le raccordement 284 306 de Sallaumines entre les bifurcations de L'Épinette et du Pont de Sallaumines ;
- Le raccordement 284 311 de Libercourt entre les bifurcations de Maison Rouge et d'Harponlieu ;
- La ligne 286 000 depuis la bifurcation de Sallaumines Est jusqu'à la gare de Don-Sainghin ;
- La ligne 289 000 depuis l'avant gare de Lille Flandres jusqu'à la gare de Béthune ;
- Le raccordement 289 306 de Santes entre les bifurcations de la Tortue et du Riez ;
- La ligne 292 000 depuis la bifurcation d'Haubourdin jusqu'à la bifurcation de Saint-André ;
- Le raccordement 292 306 de Saint-André entre les bifurcations de Lambersart et des 4 Maisons ;
- La voie 292 311 dite voie mère de Lomme et le raccordement du Port fluvial de Lille
- La ligne 294 000, dédiée fret, de la gare d'Armentières à Lestrem ;
- La ligne 295 000 depuis les jonctions du Lion d'Or jusqu'à la bifurcation de la Haute Loge au Nord-Ouest de la gare d'Hazebrouck ;
- La ligne 301 000 depuis la gare d'Arras jusqu'à la gare d'Hazebrouck.

Ce périmètre physique permet d'intégrer l'ensemble des relations entre Lille et les pôles urbains de la 2^{ème} couronne de l'aire métropolitaine lilloise que sont, du nord-ouest au sud-est, Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai et Valenciennes. Pour d'évidentes sujétions fonctionnelles, le nœud ferroviaire d'Arras est également partie constituante de ce périmètre SEM. C'est au sein de ce périmètre que prennent place les besoins d'investissement en infrastructure identifiés dans le cadre des études d'opportunité.

Ce périmètre physique pourra être élargi pour tenir intégrer l'étude des besoins d'investissement qui pourraient s'avérer nécessaires sur les lignes ou sections de lignes échappant à la liste ci-avant définie, notamment dans les nœuds ferroviaires situés au-delà des gares des pôles urbains de la 2^{ème} couronne lilloise accueillant un surcroît de sillons de maillage régional tel que promu dans le schéma de service du « scénario de convergence » arrêté entre les Parties en juin 2021 et validé par le COPIL du 17 septembre 2021.

Ce périmètre physique intègre nécessairement, sur le plan fonctionnel, l'ensemble des circulations GV, TERGV, TER et Fret empruntant les sections de RFN concernées. Hors périmètre SEM, les hypothèses de circulations TER 2040 seront fixées par la Région Hauts-de-France, à défaut ce seront les hypothèses communiquées pour l'établissement du Plan d'Exploitation Emergent 2030 réalisé dans le cadre de la démarche de Plateforme Services & Infrastructures Nord qui seront utilisées.

Budget détaillé, prévisionnel & indicatif de l'opération

Le montant total de l'opération « *Etudes de faisabilité de déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille* » est de 2 000 000 € courants HT. Ce montant se décompose comme suit.

Etudes de faisabilité / 1 ^{ère} Phase	Montant K€ HT
Acquisitions de données, diagnostic urbain et environnemental du périmètre SEM, études environnementales, études d'infrastructures (études des variantes fonctionnelles du REHF, mise à jour du programme d'investissement SEM, estimations financières, analyses multicritères).	830
Etudes horaires & d'exploitation, études de trafic, études économiques	450
Communication / information des territoires	50
Expertises / assistances à maîtrise d'ouvrage générales ou spécialisées	220
Maîtrise d'ouvrage	450
TOTAL	2 000

Eléments de programme

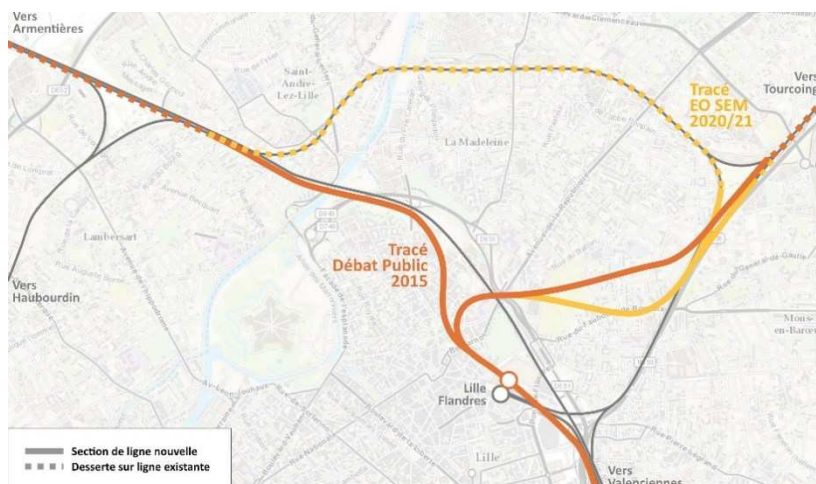
L'objectif de la première phase des études de faisabilité est de définir les caractéristiques d'un programme de développement des services voyageurs et d'investissements infrastructurels sur l'étoile ferroviaire de Lille sur les 20 ans qui viennent. Cette première phase d'études visera :

- A réaliser **un diagnostic des enjeux urbains et environnementaux** sur l'ensemble du périmètre de l'étoile ferroviaire de Lille qui alimentera la première comme la seconde phase des études de faisabilité. Ce diagnostic permettra :
 - D'alimenter le volet urbain et environnemental des analyses multicritères à mener sur les différentes variantes fonctionnelles envisagées
 - L'identification des impacts et mesures directs, indirects, temporaires et permanents du programme d'investissements sur son environnement, la définition et l'estimation financière des mesures de nature à éviter, réduire ou compenser ces impacts ;
- A compléter la **définition du scénario de convergence** établie lors des études d'opportunité par le biais :
 - De la mise à jour des études horaires d'heures de pointe réalisées dans le cadre des études d'opportunité et de la définition des niveaux de services SEM en heures creuses en intégrant les évolutions de desserte fret et GV issues des travaux menés dans le cadre de la démarche de Plateforme Services & Infrastructures Nord. Ces analyses horaires seront documentées par la production de schémas de desserte, de réseaux, des graphiques espace-temps et des graphiques d'occupation des principales gares du périmètre SEM ;
 - De la réalisation, après définition de l'option de référence (projets TCU à prendre en considération, niveaux de congestion routière, actions incitatives ou coercitives sur le mode VP, etc.), de tests exploratoires de trafic visant à la fois à documenter les effets des adaptations du schéma de service sur les fréquentations en heures de pointe comme en heures creuses : remise en cause de l'équilibre pointe / contrepointe en heures de pointe, apport du niveau de service d'heures creuses sur les fréquentations, limitation du parcours de certaines missions en première et deuxième couronne, etc. Des éléments d'analyses économiques seront produits à l'appui de ces tests de trafic ;

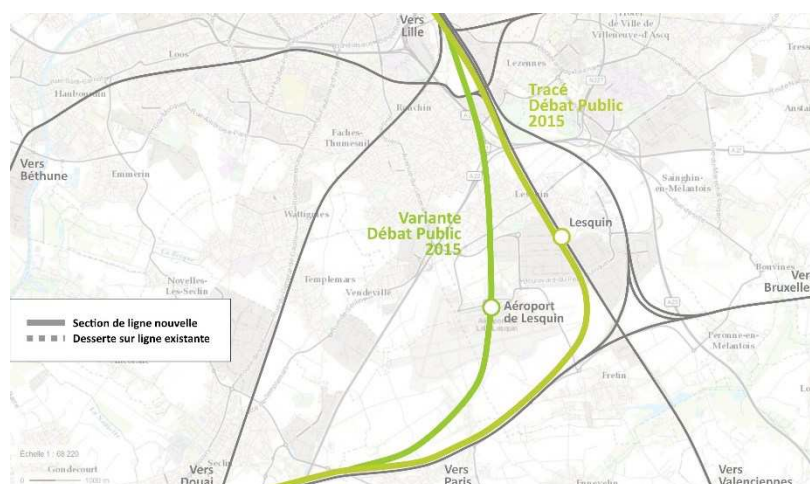
- De la mise à jour des besoins fonctionnels et des évolutions d'infrastructures identifiés lors des études d'opportunité : les études horaires et les tests exploratoires de trafic apporteront des éléments nouveaux en termes de besoins fonctionnels. Ces éléments conduiront à mettre à jour le programme des investissements à réaliser sur le RFN. Lors de cette première phase des études, la mise à jour du programme d'investissements sera documentée par la réalisation de SIF, par des analyses de pré faisabilité technique, urbaine et environnementale et par l'estimation financière des nouveaux investissements requis ;
- Analyses multicritères des différentes adaptations apportées au scénario de convergence en vue de préparer la décision à prendre par le Comité de Pilotage validant la première phase des études de faisabilité de déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille.
- **A étudier et documenter les variantes fonctionnelles du Réseau Express Hauts-de-France** exprimées lors ou après le débat public de 2015 et non étudiées à date. Certaines de ces variantes fonctionnelles ont, a priori, peu d'incidences sur le schéma de desserte du scénario de convergence (impacts limités à des sujétions de temps de parcours), d'autres, en revanche, sont nettement plus impactantes en ce qu'elles impliquent un tracé des sillons empruntant d'autres mailles du RFN, desservant donc d'autres gares, voire desservant de nouvelles gares.

Ces alternatives fonctionnelles, collégialement identifiées lors des études d'opportunité sont, du nord au sud du projet REHF, les suivantes :

- Sortie Nord de la section souterraine du REHF à une (Rougebarre) ou deux têtes (Rougebarre et Saint-André / Lambersart) ;



- Tracé du REHF au droit de Lesquin avec un passage dans la gare TER de Lesquin (option de base du REHF) ou un passage sous l'aéroport de Lesquin avec création d'une nouvelle gare « Aéroport de Lesquin » ;



- ✓ Variante Sud C : Non réalisation de la section Sud du projet REHF, dénivellation des bifurcations du triangle d'Ostricourt et mise à 4 voies de la section Ostricourt / Douai de la ligne 272 000 (option du scénario de convergence) ;
- ✓ Variante Sud D : Non réalisation de la section Sud du projet REHF et optimisation de la variante Sud C par bascule, au-delà d'Hénin-Beaumont, des sillons de maillage régional à destination d'Arras et Amiens par l'itinéraire lignes 284 000 / 301 000. Quelles incidences et quel rééquilibrage pour la desserte rapide de Douai ?

Ces variantes sont globalement et synthétiquement représentées par section géographique sur la carte placée page suivante.

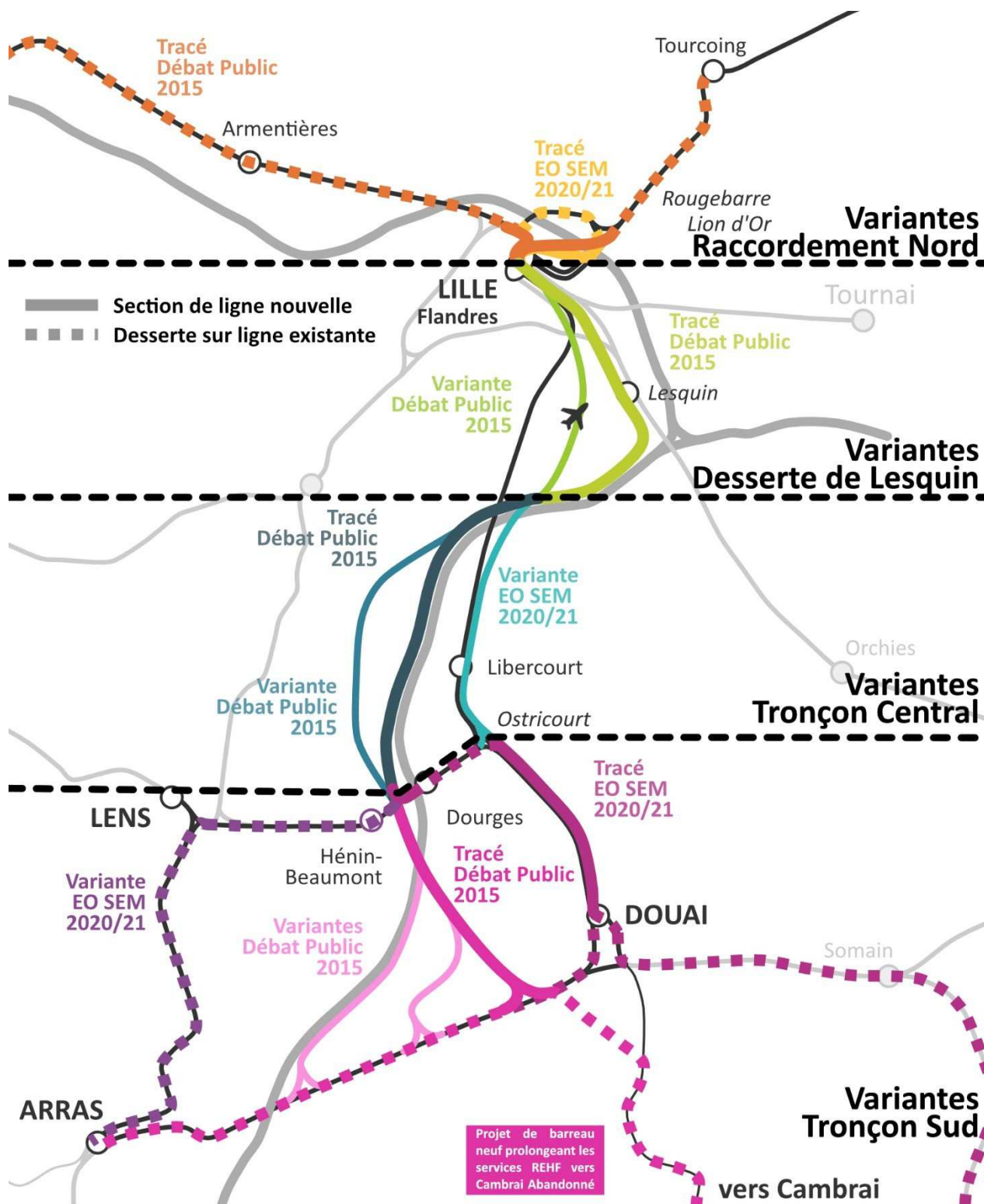
Pour mener à bien l'analyse de ces différentes variantes fonctionnelles, plusieurs études sont à mener au titre de la présente convention :

- Sur la base du diagnostic des enjeux urbains et environnementaux, des études sommaires de tracé (tracé en plan, profil en long) de ces différentes variantes seront réalisées afin de produire le calcul de marches types pour les besoins des études horaires ;
 - Construction collégiale de schéma de desserte, études horaires d'heures de pointe documentées par des réticulaires, des graphiques espace / temps, les graphiques d'occupation des voies, des principales gares impactées et les tableaux horaire et révision / expression des besoins fonctionnels par le biais de SIF ;
 - Tests exploratoires de fréquentation à l'aide du Modèle Régional Multimodal de trafic pour apprécier les effets de charge / décharge des différents schémas de desserte envisagés et évaluer les fréquentations en gares, y compris dans les nouvelles gares ;
 - Identification des évolutions à apporter au programme d'investissements du scénario de convergence défini au titre des études d'opportunité et études de pré-faisabilité et estimation financière des nouveaux investissements infrastructurels identifiés ;
 - Analyses multicritères, incluant l'élément coût, des différentes variantes fonctionnelles envisagées pour le projet REHF afin d'étayer la décision à prendre par le Comité de Pilotage de fin de première phase.
- **A conduire les travaux de synthèse** nécessaire à la stabilisation d'un parti d'aménagement de référence pour la poursuite des études relatives au déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille. La décision politique prise à l'issue des études visées par la présente convention permettra l'engagement d'un programme d'études plus ambitieux en termes de précision d'analyse qu'en termes de concertation (études de faisabilité – seconde phase -, saisine de la CNDP et concertations, études préliminaires des premiers investissements).

En accompagnement du processus, il y aura lieu de procéder à une information des acteurs du périmètre SEM sur l'avancement de cette première phase d'études de faisabilité, notamment pour susciter, dans les territoires, l'engagement de réflexions puis la mise en œuvre de mesures ou d'actions susceptibles de renforcer l'efficacité du programme SEM en tant que projet d'aménagement du territoire : développement de nouveaux projets TCU, renforcement ou recalibrage de l'offre TCU, intermodalité, densification urbaine au droit des quartiers de gares, etc.

Les modalités de mise en œuvre de cette information sera définie au travers d'un travail partenarial entre les parties, toute externalisation des schémas de service TER cible vers les acteurs des territoires étant soumise à l'accord des parties, et tout particulièrement de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités régionales.

CARTE DE SYNTHESE DES VARIANTES FONCTIONNELLES DU REHF A ANALYSER
EN PREMIERE PHASE DES ETUDES DE FAISABILITE DE DEPLOIEMENT DES SEM
SUR L'ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE (JUIN 2021)

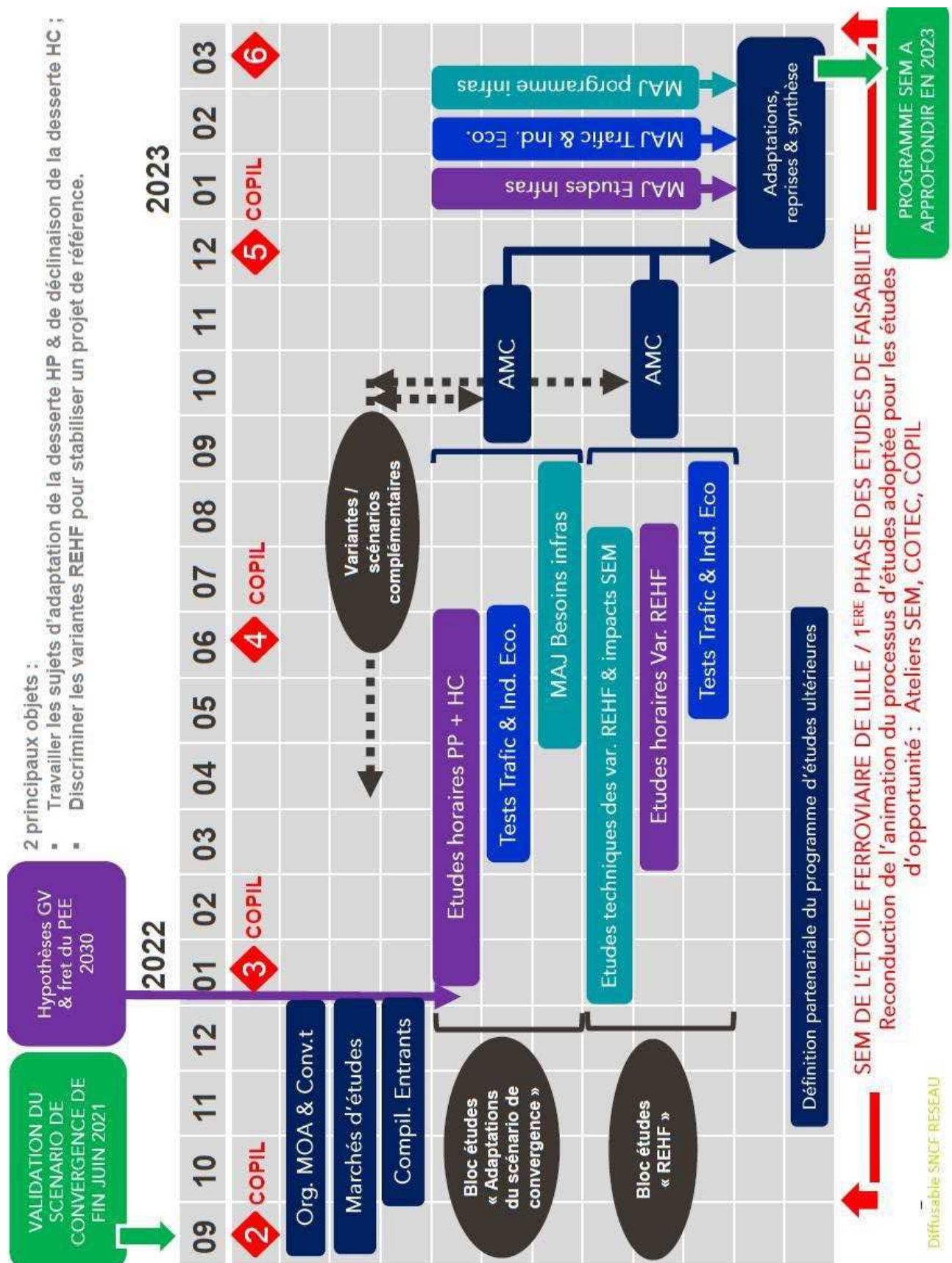


Les études de faisabilité donneront lieu à l'établissement d'un rapport d'études constitué des sous-dossiers suivants :

- ✦ un dossier de synthèse, résumant les résultats de la première phase des études de faisabilité ;
- ✦ un dossier technique incluant la synthèse des études environnementales, des études d'exploitation, des études infrastructurelles, des analyses multicritères & des estimations financières ;
- ✦ un dossier économique comprenant la synthèse des études de trafic menées en heures de pointe ou en journée complète, selon la nature du test de trafic réalisé et les indicateurs économiques, socio-économiques et financiers produits pour éclairer la prise de décision et la poursuite des études relatives au programme SEM ;
- ✦ le programme et le planning des études à engager à l'issue de cette première phase des études de faisabilité ;
- ✦ Un récolement chronologique de l'ensemble des supports et comptes rendus de réunions (ATEL, COTEC, COPIL, autres réunions techniques associant au moins deux des parties signataires, réunions d'information des territoires).

ANNEXE 2 bis

Planning prévisionnel de l'opération



ANNEXE 2 ter



Attestation d'avancement

Nom de la convention	
Phase	
N° de la convention	
N° de délibération	

Je soussigné, [à compléter] , certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [non de l'opération].

Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

Fait le [date], en deux exemplaires Le Représentant de la

Maitrise d'Ouvrage

[Nom – Prénom]

ANNEXE 3 : CALENDRIER RÉVISABLE DES APPELS DE FONDS ET MODÈLE D'ÉTAT RÉCAPITULATIF DES DÉPENSES

Calendrier prévisionnel des appels de fonds :

	Janvier 2022	T2 2022	T4 2022	T1 2023	Total
% du besoin de financement	20 %	40 %	35 %	5 % / SOLDE DGD	100 %
Budget € courants hors taxes	400 000 €HT	800 000 €HT	700 000 €HT	100 000 €HT	2 000 000 € HT

État récapitulatif des dépenses

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

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
					HT euros
Maîtrise d'œuvre					
Maîtrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
					HT euros
TOTAL DEPENSES					
					HT euros

**ANNEXE 4 : MODÈLE D'ATTESTATION DE LA CONFORMITÉ DES ÉTUDES ET /
OU TRAVAUX RÉALISÉS**

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

- **Nom de l'opération subventionnée** : XXXXXXXX

- **Numéro de délibération du Conseil régional** : - CP du

- **Montant définitif des dépenses acquittées** : xxxxxxxxxxxxxxxx € HT

J'atteste :

- que les dépenses certifiées sont bien postérieures à la date de prise d'effet de la convention de financement.
- que les études et travaux réalisés sont conformes à ceux décrits dans la présente convention
- du commencement de l'opération, en date du (1)
- de l'achèvement de l'opération, en date du(1)

Fait à LILLE, en date du.....(1)

Signature du représentant légal :

« certifié sincère et exact »

Cachet :

NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal

(1) à remplir par le bénéficiaire