



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité



Convention

Relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France

Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'État (Ministère en charge des transports), représenté par Monsieur **Bertrand GAUME** préfet de région, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, place de la République, 59039 Lille Cedex ;

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

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**, dûment habilité par la délibération n°2025.01294 ;

Ci-après désignée « **La REGION** »

La Métropole Européenne de Lille, dont le siège est 2, boulevard des Cités Unies, 59040 Lille Cedex, représentée par son Président Monsieur **Damien CASTELAIN**, dûment habilité par la délibération n°25-C-0301 ;

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

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est à Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Madame **Céline GODIN**, Directrice régionale des gares Hauts-de-France Normandie, agissant au nom et pour le compte dudit établissement, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Gares & Connexions** »

SNCF RÉSEAU, SNCF Gares & Connexions, la Métropole Européenne de Lille, la Région Hauts de France et l'État 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° 2010-597 relative au Grand Paris, et notamment ses article 7 et 20-3 7 ;
- 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 ;
- La Loi n° 2022-217, 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;
- La Loi n° 2023-1269, 27 décembre 2023, relative aux services express régionaux métropolitains ;
- 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 17 janvier 2024 portant nomination de Monsieur Bertrand GAUME 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) Hauts-de-France 2021-2027, signé le 9 janvier 2023 et son volet mobilités « sous volet ferroviaire » ;
- 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 du 15 octobre 2015 du conseil régional relative à la décision du maître d'ouvrage à la suite du débat public organisé dans le cadre du réseau express Grand Lille ;
- La délibération n°20170430 du conseil régional relative au Réseau Express « Hauts-de-France » - Affectation pour la réalisation d'études complémentaires aux études préliminaires ;
- Le « décret 2019-1588 du 31 décembre approuvant les statuts de la société SNCF Gares & Connexions et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau » ;
- La délibération °2020.02184 du 9 décembre 2020 du conseil régional relative au financement des études d'opportunité du déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille – Analyses fonctionnelles & études de préfaisabilité ;
- La convention n°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 préfaisabilité ;
- 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 ;
- La convention 21007810 du 24 décembre 2021 conclue entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille & SNCF Réseau relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille ;
- La délibération CS 2022-09 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 12 mai 2022 portant création d'une filiale de valorisation du patrimoine immatériel de la Société du Grand Paris, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie ;
- La délibération n° 2023.01324 du 6 juillet 2023 du conseil régional relative à l'engagement de la Région Hauts-de-France en faveur du Service Express Régional Métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille ;
- La délibération n° 2023.01492 du 5 octobre 2023 du conseil régional relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la délibération du projet ;
- La délibération n° 23-C-0273 relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet adoptée par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille en date du 20 octobre 2023 ;
- La convention n° 230006737 du 17 avril 2024 signée entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille, SGP, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet et entrée en vigueur le 17 avril 2024 ;
- La délibération n°25-C-0301 relative au Service Express Régional Métropolitain – Conventions relatives à la phase d'approfondissement des études de préfiguration du projet adoptée par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille le 17 octobre 2025 ;
- La délibération n°2025.01294 relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France adoptée par la commission permanente du conseil régional du 27 novembre 2025.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	DEFINITIONS & INTERPRETATIONS	7
ARTICLE 2.	OBJET	9
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES MISSIONS ET ETUDES	10
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	18
ARTICLE 5.	MODALITES DE PILOTAGE	18
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	20
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	21
ARTICLE 8.	MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION	24
ARTICLE 9.	DROIT D'AUDIT	25
ARTICLE 10.	COMMUNICATION	26
ARTICLE 11.	LITIGES	27
ARTICLE 12.	NOTIFICATIONS – CONTACTS	28
ARTICLE 13.	ANNEXES	28

PREAMBULE

Le SERM Hauts-de-France est un projet de service de mobilité multimodale basé sur un renforcement de l'offre ferroviaire, visant à offrir des opportunités de mobilité décarbonée aux habitants d'un bassin de vie transfrontalier de près de 4 millions d'habitants. En doublant l'offre de trains depuis et vers Lille et entre les pôles régionaux, le SERM Hauts-de-France proposera une alternative efficace à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien. Pour favoriser l'usage du train, le SERM améliorera également l'accès aux gares avec un renforcement de l'offre de transport existante et de nouvelles solutions de mobilité adaptées aux besoins de chacun. Pour accueillir ces différents modes de transport et optimiser leur liaison, le SERM favorisera la création ou l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux autour des gares. Il favorisera également le développement des quartiers de gare pour faciliter les parcours de chacun et accompagner un aménagement durable du nord de la région des Hauts-de-France.

Adopté en 2006, le Schéma Régional des Transports (SRT) de la Région Nord-Pas-de-Calais comportait déjà des éléments du projet de SERM actuel en abordant le besoin en infrastructure neuve, l'intermodalité et l'aménagement des quartiers de gare.

Figurant au Schéma Régional des Transports & Mobilités (SRTM) de la Région Nord-Pas-de-Calais de 2013, le projet de Réseau express Grand Lille (REGL), présenté en débat public au printemps 2015, propose la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais avec des connexions vers le nord, notamment la Belgique, via la construction d'une nouvelle gare souterraine à Lille.

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, en 2017 le REGL évolue et son périmètre s'élargit à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France. Le projet, alors renommé Réseau express Hauts-de-France (REHF), est inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il évolue vers une ambition de développement des mobilités ferroviaires élargie à l'échelle de l'étoile ferroviaire de Lille, et intègre, en tant que "*SEM de l'étoile ferroviaire de Lille*" la vision du schéma directeur des étoiles ferroviaires et des services express métropolitains commandé par la ministre des Transports Elisabeth Borne à SNCF Réseau en 2020.

Les études d'opportunité, puis de faisabilité, menées par SNCF Réseau à partir de février 2020 permettent d'aboutir fin 2022 à un consensus de l'Etat, la Région Hauts-de-France et la Métropole Européenne de Lille sur une ambition de service, celle de doubler l'offre ferroviaire en heures de pointe et de la renforcer en heures creuses et le weekend.

En 2024, la Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et l'Etat décident de poursuivre les études précédentes dans le cadre du "Service express régional métropolitain Hauts-de-France", projet structurant de mobilité multimodale et de transformation des territoires de la région métropolitaine lilloise bâtie autour du renforcement de la desserte ferroviaire telle qu'imaginée dans les études de faisabilité précédentes, et d'inscrire ainsi le projet dans le cadre de la loi SERM promulguée en décembre 2023.

Une phase de consolidation, dont le pilotage a été confié à la Société des grands projets, en coordination avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, est menée en 2024 & 2025. Les missions confiées portent sur la conduite et l'état des lieux des études techniques, dans une perspective de stabilisation des hypothèses de trace du REHF, d'ouverture à la multimodalité et à l'intermodalité pour la constitution d'un schéma d'ensemble, la mise en œuvre d'un dialogue territorial et d'une phase de participation du public, le financement et le déploiement de la gouvernance du projet, dans la perspective d'une délivrance du statut de SERM par le Ministre délégué en charge des Transports (ci-après la « Phase de Consolidation »).

Cette phase doit aboutir au dépôt par la Région Hauts-de-France et la MEL de la demande de statut de SERM courant 2025. Cette demande vise à la délivrance de statut de SERM par arrêté du ministre chargé des transports. La SGP (ou SGP Dev) pourra alors, à la demande des collectivités locales, être désignée comme maître d'ouvrage de la réalisation des infrastructures nouvelles (Réseau Express Hauts-de France). Les opérations ferroviaires sur le RFN et dans les gares & PEM existants seront menées sous maîtrise d'ouvrage de respectivement SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Il apparaît que le dossier de synthèse visant l'obtention du statut de SERM pourrait être complété aussi bien avant qu'après son dépôt auprès de l'Etat. Dans ce contexte, il s'agit de préparer les demandes complémentaires qui pourraient précéder l'obtention du statut. Par ailleurs, il convient de souligner que les partenaires ont procédé à la signature de la première convention de financement relative au SERM Hauts-de-France, avant que l'Etat ne précise ses attendus concernant les dossiers visant l'obtention du statut de SERM. Il est ainsi apparu nécessaire de financer cette phase d'approfondissement pour permettre à SNCF Gares & Connexions et à SNCF Réseau de poursuivre la réalisation des études et attendus nécessaires à

Annexe à la délibération n° 2025.01294

l'obtention du statut de SERM. C'est l'objet de la présente.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. DEFINITIONS & INTERPRETATIONS

1.1 Définitions

Annexe	Désigne une annexe à la Convention.
AOMR	Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
Article	Désigne un article de la Convention.
CEMR	Centre d'Entretien du Matériel Roulant
Convention	Désigne la présente convention, les Articles et les Annexes.
Connaissance antérieure	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient leur forme, nature et support, qui sont incorporés aux Résultats mais qui ont été réalisés dans un cadre extérieur et indépendant de la Convention, tels que notamment les œuvres de l'esprit (en ce compris les logiciels et leur documentation), les bases de données, les marques, noms de domaine et autres signes distinctifs, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, les données et les informations, les études de trafic et d'exploitation, les données sur l'état du réseau ferroviaire et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens.
Comité de pilotage ou COPIL	Désigne l'instance visée à l'Article 5
Comité technique de préfiguration ou COTEC	Désigne l'instance visée à l'Article 5
Date d'entrée en vigueur de la Convention	Désigne la date à laquelle la Convention entre en vigueur, telle que définie à l'Article 4.2
Diamétralisation / Services diamétralisés	Principe d'exploitation consistant à créer des services ferroviaires traversant la gare centrale par jonction de missions radiales. Lille Europe le permet, Lille Flandres ne le permet pas.
Dossier de synthèse	Vise le dossier déposé en vue de l'obtention du statut de SERM dans les conditions visées à l'article L. 1215-8 du code des transports ainsi que l'ensemble des compléments qui pourront être apportées avant l'obtention du statut de SERM
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
Études réalisées	Désignent les études protégées ou non par des droits de propriété intellectuelle, que les Parties ont fait réaliser préalablement à l'entrée en vigueur de la présente Convention ou qu'elles ont engagés en dehors de la présente Convention et qui sont strictement nécessaires à la réalisation des Études et Attendus. Les Études Réalisées constituent une catégorie spécifique des Connaissances Antérieures.
Etudes et Attendus	Désigne l'ensemble des études et attendus visées à l'Article 3 en vue de la réalisation de la Phase d'approfondissement
Euro Courant	Désigne l'unité monétaire constatée au moment des dépenses, intégrant la variation liée à l'inflation ou la déflation telle que décrite à l'Article 6.1
GG	Gestionnaire de Gares
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
GIP	Désigne un groupement d'intérêt public visé à l'article L. 1215-8 du code des transports
GOV	Graphique d'Occupation des Voies
Heures de pointe	Heures où les circulations ferroviaires sont les plus denses. Dans le cadre du SERM de l'étoile ferroviaire, 6 heures de pointe ont été retenues, de 6h00 à 9h00 le matin & de 16h00 à 19h00 le soir.
Heures creuses	Heures où les circulations ferroviaires sont les moins denses.
Information Confidentielle	Désigne toutes les informations ou données, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises entre les Parties dans le cadre de la Convention.
ITE	Installation Terminale Embranchée
JOB	Jour Ouvré de Base
Jour	Désigne un jour calendaire, c'est-à-dire tous les jours du calendrier de l'année, y compris les jours fériés, soit 365 jours par an ou 366 jours les années bissextiles.

LUTI	Land Use Transport Interaction
MR	Matériel Roulant
Partenaire	Désigne les Parties en dehors de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
Phase d'approfondissement	Désigne la phase qui prolonge la phase de consolidation et qui se termine à l'obtention du statut de SERM dans les conditions visées à l'Article 4.2
Phase d'Opérationnalisation	Désigne la phase qui démarre à la date de l'obtention du statut de SERM
Phase de Consolidation	A le sens indiqué en préambule
PN	Passage à Niveau
Protocole	Désigne le protocole à passer entre la SGP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées aux articles 3 et 5 de la présente convention
REHF	Désigne le réseau express Hauts-de-France soit le un barreau ferroviaire de près de 40 km entre Lille et Hénin-Beaumont comprenant la gare souterraine traversante au centre de Lille et une gare souterraine traversante à l'aéroport Lille-Lesquin
Réseau Ferré National ou RFN	Désigne le réseau ferré national dont la consistance est définie par le Décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du réseau ferré national
Résultat	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui résultent de l'exécution de la Convention, tels que, notamment, les œuvres, les logiciels, leurs mises à jour ou leurs nouvelles versions, les bases de données, les signes distinctifs, les noms de domaine, les informations, les sites internet, les rapports, les études, les marques, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété Intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, le droit à l'image des biens ou des personnes.
SDAP	Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
SIF	Schéma des Installations Ferroviaires
Solde	Désigne le restant à payer pour financement des Etudes et Attendus après déduction des appels de fonds déjà versés, dans les conditions prévues par l'Article 7.1
SLC / Structure Locale de Coordination	Désigne le groupement d'intérêt public ou toute autre structure locale de coordination au sens de l'article L. 1215-8 du code des transports.
SRT	Schéma Régional des Transports
SRTM	Schéma Régional des Transports & Mobilités
STI	Spécifications Techniques d'Interopérabilité
TVP	Traversée des Voies par le Public
VP	Véhicules Particuliers

1.2 Interprétations

Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscule définis dans la Convention auront la signification qui est portée à l'Article 1.1 et pourront être utilisés indifféremment au singulier et au pluriel.

Les Annexes font partie intégrante de la Convention et ont la même valeur que les stipulations figurant dans les Articles, sauf stipulation expresse contraire.

Les présents articles complètent les conditions générales jointes en annexe 6. En cas de contradiction entre les présents articles et les conditions générales jointes en annexe 6, les présents articles prévalent. Les conditions générales jointes en annexe 6 s'appliquent à SNCF Réseau et par extension à SNCF Gares & Connexions.

Le détail du périmètre du projet et de son programme d'investissements prévus à ce jour figure en annexe 1.

ARTICLE 2. OBJET

2.1 Objet de la convention

L'objet de la convention est de définir les engagements réciproques des Parties concernant les conditions financières pour que SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau mènent à bien, sur leurs périmètres respectifs, les Etudes et Attendus nécessaires à la Phase d'approfondissement en complément des Etudes et Attendus menés par SGP Dev au titre d'une convention de financement spécifique conclue entre l'Etat et SGP Dev. La convention définit :

- La consistance des Etudes et Attendus intéressant la Phase d'approfondissement pour les périmètres SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau ;
- L'assiette de financement et le plan de financement ;
- Un échéancier de paiement prévisionnel adapté au planning d'études envisagé.

2.2 Le projet de SERM Hauts-de-France

Le déploiement du SERM Hauts-de-France vise à procurer un choc d'offres de services par le développement d'une desserte de type « *mass transit* » permettant d'assurer l'attractivité du transport ferroviaire pour les déplacements du quotidien quels qu'ils soient en améliorant l'intermodalité et la multimodalité et en travaillant l'aménagement des pôles d'échange multimodaux et des quartiers de gares. L'enjeu porte ainsi sur le doublement de l'usage du transport ferroviaire, en cohérence avec les objectifs nationaux de report modal définis dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone.

Pour y parvenir, le déploiement du SERM Hauts-de-France doit correspondre à un service complet et intégré dans les systèmes de mobilité urbaine. Dans la continuité des initiatives locales d'intégration tarifaire et billettique, il devra proposer des modalités pratiques de voyage (information, tarification, billettique) simples et facilitantes pour les usagers.

Depuis et vers Lille, le SERM Hauts-de-France devra permettre d'offrir :

- Aux territoires du bassin de mobilité de l'aire métropolitaine : une desserte rapide au quart d'heure entre Lille et les pôles principaux (Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes) complétée, en alternance, par une desserte omnibus au quart d'heure et à la demi-heure en heures creuses ;
- Aux pôles régionaux : des liaisons rapides semi-directes cadencées à la demi-heure, vers et depuis Lille ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes (Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe) ;
- Le renforcement des dessertes de rocade, entre pôles régionaux sans passer par Lille ;
- La diamétralisation de nombreux trains à travers Lille permettant de relier sans correspondance les territoires sud et nord, est et ouest de la région métropolitaine lilloise.

Le SERM Hauts-de-France permettra le développement d'un système de mobilité complet avec une offre de service intermodale améliorée et efficace, ainsi que le développement d'un aménagement urbain durable avec comme nouvelle centralité, la gare.

Le développement de l'intermodalité autour des gares devra être concrétisé par un rabattement fluide grâce à des liaisons piétonnes et cyclables densifiées. Son efficacité sera également permise par un réaménagement des plans de transports collectifs urbains vers et depuis les gares et la mise en concordance des horaires de desserte, en lien avec les travaux de coopération entre autorités organisatrices de la mobilité menés dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

En complément du réseau transports collectifs, et notamment dans les territoires plus ruraux, l'offre d'intermodalité du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur le développement du réseau des aires de covoiturage comme mode de rabattement vers les gares.

L'offre de service ferroviaire du SERM Hauts-de-France devra également être complétée par la poursuite du développement des voies réservées au covoiturage et, le cas échéant, la mise en œuvre de liaisons routières à haut niveau de service en complément de l'offre ferroviaire structurante, notamment dans les territoires où la desserte en train est inadaptée.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES MISSIONS ET ETUDES

3.1 Description des missions et études communes à SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

Les missions et études communes à SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau concernent :

- La participation, la contribution et l'expertise de l'étude de sécurité ferroviaire SGP Dev sur le projet REHF, notamment au regard des implications sur l'exploitation future ;
- L'élaboration du dossier de performance, d'exploitabilité et de maintenabilité pour permettre la production par la SGP du programme des Etudes Préliminaires du projet REHF incluant les 2 nouvelles gares souterraines Euraflandres & Lille-Lesquin Aéroport ;
- L'expertise et la participation à l'élaboration du schéma directeur de traitement des PN ;
- La participation et la contribution à l'établissement des procédures urbaines, foncières et environnementales et planification des investissements sur le RFN.

Elles sont successivement plus précisément décrites ci-après.

- **Participation / suivi / contribution / expertise de l'étude de sécurité ferroviaire SGP Dev sur le projet REHF**

Le projet REHF intégrera le RFN. L'association de SNCF Gares & Connexions, en tant que gestionnaire des gares, et de SNCF Réseau, en tant que GI, à l'étude de sécurité ferroviaire du projet REHF projetée par SGP Dev au titre de l'article 3.1.1 de la convention Etat / SGP Dev revêt un caractère essentiel.

Sur le **périmètre SNCF Gares & Connexions**, l'étude de sécurité ferroviaire doit intégrer la conception fonctionnelle des gares nouvelles, notamment celle d'Euraflandres, gare souterraine qui comportera 2 ou 4 voies. La conception du REHF en monotube ou en bitubes a un impact sur l'avant gare et l'arrière gare et donc sur le choix d'une gare à 2 ou à 3 quais (encore à l'état de discussions à l'issue des études de faisabilité). Ce choix a un impact définitif sur l'exploitation future de la gare et la gestion des flux de voyageurs, en situation normale et en situation perturbée.

A ce titre, SNCF Gares & Connexions doit pouvoir suivre, analyser et émettre des recommandations sur les solutions qui seront discutées et arrêtées avec les organismes de sécurité pour en garantir l'exploitabilité.

SNCF G&C participera aux groupes de travail avec les autorités compétentes pilotés par la SGP et réalisera les analyses fonctionnelles du fonctionnement interne de la gare et de la gestion de la plateforme à 2 ou 4 voies, et, si besoin les simulations de flux de voyageurs sur la base des données prévisionnelles de projet fournies par la SGP, qui permettront de conforter le choix technique monotube/bitubes du point de vue de l'exploitabilité de la gare.

Sur le **périmètre SNCF Réseau**, le champ de préoccupations rejoint celui de SNCF Gares & Connexions pour tous les sujets ayant trait à la conception et à l'exploitation des sections souterraines du REHF non seulement en gares mais également pour les sections souterraines courantes (STI, systèmes d'aération nominaux / dégradés, puits d'accès / de secours, niches de secours, train de secours, etc.). S'y ajoutent les sujets de sécurité liés aux sections courantes à l'air libre du projet REHF sur l'ensemble de la section où le projet REHF s'inscrit en jumelage avec la LGV Nord (impacts sur les accès de sécurité LGV Nord par exemple) et au droit de ses 3 zones de raccordement avec le RFN.

A ce titre, à l'instar de SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau doit pouvoir suivre et analyser les solutions qui seront discutées et arrêtées avec les organismes de sécurité pour en garantir l'exploitabilité.

SNCF Réseau participera aux groupes de travail avec les autorités compétentes pilotés par la SGP et apportera données, retours d'expérience & expertises sur ces sujets sécurité.

Les éléments issus de l'étude de sécurité ferroviaire portée par SGP Dev seront importants pour la formalisation du programme du projet REHF incluant les 2 nouvelles gares souterraines Euraflandres & Lille-Lesquin Aéroport visée par le point suivant.

- **Elaboration du dossier de performance, d'exploitabilité et de maintenabilité du projet REHF incluant les 2 nouvelles gares souterraines Euraflandres & Lille-Lesquin Aéroport**

Le Décret n°2024-1048 du 20 novembre 2024 relatif à la réalisation des services express régionaux

métropolitains prévoit au titre de ses articles R. 2111-1 et suivants l'élaboration d'un programme fonctionnel, de performance, d'exploitabilité et de maintenabilité des ouvrages construits sous la maîtrise d'ouvrage de la Société des grands projets ou de sa filiale. Ce programme est réputé respecter les conditions de performance, d'exploitabilité, de maintenabilité déterminés par SNCF Réseau ou sa filiale (art. R.2111-3). Ce programme est annexé à la convention prévue par l'article L. 2111-13 du code des transports entre la Société des Grands Projets ou sa filiale et SNCF Réseau ou sa filiale qui doit être conclue dans un délai de six mois à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports désignant la Société des grands projets ou sa filiale comme maître d'ouvrage de l'infrastructure.

Ce programme doit :

- Être cohérent avec les orientations et les objectifs fixés par la convention passée, en application de l'article L. 1215-8 du code des transports, par le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination avec l'Etat, les autorités organisatrices de la mobilité concernées ainsi que, le cas échéant, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités, notamment avec les objectifs de performance et de qualité ;
- Respecter les conditions de performance, d'exploitabilité, de maintenabilité déterminées par SNCF Réseau ou sa filiale et permettre d'atteindre les objectifs de coûts prévisionnels d'exploitation, d'entretien, de maintenance et de renouvellement des ouvrages à réaliser.

Afin de permettre l'établissement de la convention prévue par l'article L. 2111-13 entre la Société des grands projets ou sa filiale et SNCF Réseau ou sa filiale et l'engagement le plus rapide possible des études préliminaires relatives au projet REHF, SGP Dev, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau proposent d'engager les études d'élaboration du programme du projet REHF, projet indispensable à l'ambition de développement des services ferroviaires de voyageurs portée par l'horizon SERM de long terme et dont le coût d'investissement représente plus de la moitié du coût du volet ferroviaire du programme SERM.

La présente rémunère les prestations et expertises de SNCF Gares & Connexions & SNCF Réseau nécessaires à l'élaboration du dossier de performance, d'exploitabilité et de maintenabilité qui permettra à SGP Dev d'élaborer le programme du REHF. Ce programme intégrera le cas échéant les arbitrages rendus par le COPIL sur les résultats des études de scénarios ferroviaires alternatifs également visés par la présente convention.

Le bon déroulement de cette mission nécessite un travail collaboratif étroit entre SGP Dev, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau dont les modalités sont définies à l'article 5.

▪ **Expertise et participation à l'élaboration du schéma directeur de traitement des PN**

En contrepoint du schéma directeur de traitement à établir par SGP Dev au titre de la convention Etat / SGP Dev, SNCF Réseau assurera au titre de la présente 2 types de mission :

- Suivi et d'analyse des propositions de SGP Dev, particulièrement pour ce qui intéresse les PN concernés par les investissements capacitaires à mener sur le RFN dans le cadre du scénario SERM de long terme (investissements capacitaires à réaliser sur le RFN dont les mises à 4 voies des sections Hénin-Beaumont <> Ostricourt et Ostricourt <> Douai, respectivement, des lignes 284 000 et 272 000) ;
- Appui méthodologique & contribution de l'Expert PN au titre des missions & prérogatives de SNCF Réseau en tant que gestionnaire d'infrastructure.

De la même manière, SNCF Gares & Connexions doit être associé à l'élaboration de ce schéma directeur de traitement des PN au titre des PN donnant accès aux quais (dits « *PN de gares* »), leur traitement pouvant potentiellement nécessiter une modification de ces accès.

▪ **Procédures urbaines, foncières et environnementales et planification des investissements sur le RFN**

En tenant compte du régime réglementaire applicable aux programmes SERM, de la validation en COPIL des conditions de phasage du volet ferroviaire du programme SERM réexaminées à la lueur du résultat des études concernant les scénarios ferroviaires alternatifs, SNCF Gares & Connexions & SNCF Réseau, mèneront les travaux de planification des études, procédures & travaux des investissements en infrastructures ferroviaires relevant de leurs périmètres & prérogatives. Ce travail aura vocation à alimenter le travail de planification du programme SERM, dans l'ensemble de ses dimensions, réalisé par le

coordinateur de la démarche.

▪ **Dialogue territorial**

Aucune mission d'appui auprès de SGP Dev n'est prévue en la matière pour le périmètre SNCF Gares & Connexions comme pour le périmètre SNCF Réseau.

3.2 Description des missions et études spécifiques SNCF Gares & Connexions

Les missions et études à mener par SNCF Gares & Connexions concernent :

- Le suivi et la contribution à l'étude de faisabilité complémentaire concernant la gare souterraine de Lille-Lesquin Aéroport ;
- Le suivi et la contribution à l'élaboration d'un schéma d'ensemble du stationnement VP ;
- Le suivi et la contribution à l'élaboration d'un schéma d'ensemble des quartiers de gare et d'un schéma de référence sur les quartiers de gare stratégiques ;
- La contribution aux études relatives aux services voyageurs dans une démarche d'intégration à l'échelle du périmètre du SERM ;
- L'établissement d'un pré-programme sur les 93 haltes et gares du RFN du périmètre du SERM ;
- L'établissement d'un schéma de référence des PEM ferroviaires.

Elles sont successivement plus précisément décrites ci-après.

▪ **Suivi et contribution à l'étude de faisabilité complémentaire concernant la gare souterraine de Lille-Lesquin Aéroport**

SNCF Gares & Connexions sera associé à l'étude de faisabilité complémentaire de la gare de Lille-Lesquin Aéroport en tant que futur gestionnaire de gare exploitant/mainteneur. Seront réalisés un suivi des études, ainsi qu'un conseil et analyse des propositions de SGP Dev.

SNCF Gares & Connexions participera aux groupes de travail pilotés par SGP Dev et réalisera les analyses fonctionnelles spécifiques à une gare de desserte d'aéroport, et si besoin les simulations de flux de voyageurs sur la base des données prévisionnelles de projet fournies par SGP Dev, qui permettront de conforter du point de vue de l'exploitabilité de la gare les choix proposés par SGP Dev.

Au titre de la présente, il n'est pas prévu de suivi par SNCF Réseau de l'étude menée par SGP Dev. Le cas échéant, si les modifications du projet REHF issues du positionnement préférentiel de la gare souterraine de Lille-Lesquin Aéroport devaient amener à reconsidérer la géométrie et les conditions d'insertion du raccordement ferroviaire entre la ligne 267 000 & le REHF, l'étude par SNCF Réseau de ce raccordement modifié, pour ce qui concerne le périmètre SNCF Réseau, serait introduite par voie d'avenant à la présente.

▪ **Suivi et contribution à l'élaboration d'un schéma d'ensemble du stationnement VP**

SNCF Gares & Connexions apporte son expertise (contraintes des sites de gares, articulation entre le stationnement VP, les déposes/prises en charge rapides et l'exploitation des gares sur le stationnement dans les parkings de gares, tarification) et contribue à l'élaboration par la SGP Dev d'un schéma d'ensemble du stationnement VP.

▪ **Suivi et contribution à l'élaboration d'un schéma d'ensemble des quartiers de gare et d'un schéma de référence sur les quartiers de gares stratégiques**

SNCF Gares & Connexions, responsable des études sur les gares et PEM ferroviaires existants, affectataire et utilisateur de fonciers pouvant être impactés par ces schémas d'ensemble et de référence, contribuera à l'élaboration d'un schéma d'ensemble des quartiers de gare au titre du fonctionnement global et des contraintes éventuelles des sites de gares et leur pôle d'échanges identifiés lors des études Radar.

A ce titre, SNCF Gares & Connexions peut associer d'autres entité du groupe ferroviaire (SNCF Immobilier notamment) dont les actifs fonciers pourraient être concernés par ces schémas et conduire les études permettant de réaliser une première identification des possibilités et des points de dureté foncière fonctionnels et techniques

Annexe à la délibération n° 2025.01294

12

Contribution aux études relatives aux services voyageurs dans une démarche d'intégration à l'échelle du SERM Hauts-de-France

L'information voyageurs et la billettique ferroviaire sont chacun des systèmes globaux à l'échelle nationale, interfacés avec les outils d'exploitation et de gestion des plateformes de SNCF Gares & Connexions. L'information voyageurs multimodale fait d'ailleurs partie des missions de base de SNCF Gares & Connexions. Celle-ci doit donc être fortement intégrée aux réflexions et études qui seront menées dans le cadre du SERM Hauts-de-France afin d'en assurer la cohérence à l'échelle du réseau. SNCF Gares & Connexions participera aux réflexions pilotées par la SGP en y apportant son expertise et en menant les études nécessaires selon les orientations du groupe de travail.

▪ Etablissement d'un pré programme sur les 93 haltes et gares du RFN du périmètre du SERM Hauts-de-France

Dans la poursuite des études de radar prospectif réalisées dans le cadre de la convention de financement précédente, il s'agit de définir, pour chacune des 93 gares & haltes du périmètre du SERM Hauts-de-France, un programme d'intervention (sur périmètre ferroviaire et intermodalité) répondant aux enjeux identifiés dans les études radar (pour mémoire : sécurité, accessibilité, capacité, services et intermodalité). Pour chaque gare ou halte, on procédera à l'établissement d'un programme d'intervention au regard du niveau de criticité mis en évidence par les études radar :

- **Urgence critique / 33 gares :**
 - Présence de TVP, (15 gares) ;
 - Quais de longueur inférieure à celle du matériel roulant, (16 gares) ;
 - Densité ou évacuation en risque important ou non-conforme, (3 gares) ;
 - Gares inscrites au SD'AP (liste prioritaire) dont l'accessibilité n'est pas conforme, (7 gares) ;
 - Deux critères d'intermodalité dont les objectifs sont respectés à moins de 50%. (17 gares) ;
- **Urgence élevée / 30 gares :**
 - Modification des accès aux quais (13 gares avec accès via passage à niveau) ;
 - Densité ou évacuation en risque modéré, (5 gares) ;
 - Gares inscrites au SD'AP (liste complémentaire) dont l'accessibilité n'est pas conforme, (3 gares) ;
 - Un critère d'intermodalité dont les objectifs sont respectés à moins de 50%, ou deux critères à moins de 75% (23 gares) ;
- **Urgence modérée / 19 gares :**
 - Accès aux quais via passage à niveau, (11 gares) ;
 - Gares éligibles aux critères du SD'AP (3 gares) ;
 - Un critère d'intermodalité dont les objectifs sont respectés à moins de 50%, ou deux critères à moins de 75% (17 gares) ;
- **Urgence faible / 8 gares.**

Un premier chiffrage des coûts d'investissement sera proposé afin de permettre aux financeurs d'identifier le montant d'investissement global attendu sur le périmètre des gares & haltes existantes, et de prioriser les interventions.

SNCF Gares et Connexions associe SGP Dev au déroulement de cette étude dans les conditions visées à l'Article 5.

▪ Etablissement d'un schéma de référence des PEM ferroviaires

Sur le périmètre du SERM, dans le cadre de l'élaboration du Dossier de Synthèse SNCF Gares & Connexions réalise les études des PEM ferroviaires et gares existantes et SGP Dev réalise les études des nouveaux PEM ferroviaires et des PEM routiers.

SGP Dev fournit l'ensemble des études et éléments nécessaires qu'elle réalise dans le cadre de ses missions pour le SERM Hauts de France à SNCF Gares & Connexions pour permettre à cette dernière de réaliser l'ensemble des études de PEM ferroviaires et gares existantes. SGP Dev réalise les études nécessaires à l'élaboration du Dossier de Synthèse pour les PEM Routiers (non ferroviaires).

SNCF Gares & Connexions et SGP Dev proposent à l'ensemble des parties des objectifs harmonisés et adaptés au territoire en matière de PEM dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de statut de SERM. SGP Dev établit avec SNCF Gares & Connexions un phasage et un planning global qui identifiera les pôles d'échange multimodaux stratégiques et prioritaires, en fonction du phasage de l'offre de transport, de la consolidation de l'offre de transport globale liée au SERM Hauts-de-France et de la priorisation des investissements.

La réalisation de ces études prend en compte le SRADDET des Hauts-de-France, modifié en 2024, ainsi que les Contrats Opérationnels de Mobilités pilotés par le Conseil Régional.

Sur les sujets Pôles d'échange multimodaux, en tant que Maître d'ouvrage, SNCF Gares & Connexions assure les missions spécifiques suivantes :

- État des lieux et partage de la synthèse des études et projets déjà lancés, de la description de l'infrastructure pour les besoins de la mission de préfiguration et des fonctionnalités existantes, sur le périmètre concerné ;
- Éléments de prospective et analyse multicritères concernant les principales gares du périmètre, incluant les pôles d'échange multimodaux ;
- La proposition de solutions fonctionnelles relatives aux gares du périmètre permettant l'amélioration de l'offre et des services, notamment sur la base du diagnostic, des éléments de prospective ou des constats réalisés sur les modélisations de trafic ;

Définition à dire d'expert de l'ordre de grandeur du coût des principales solutions fonctionnelles identifiées dans une quantité indexée au temps disponible. Au titre de ces missions, en compléments des études RADAR déjà réalisées, les exercices prévus par SNCF Gares & Connexions comprennent :

- **Phase 1 : Complément d'état des lieux (5 mois environ)**
 - Enquêtes / Comptages sur 30 gares stratégiques du maillage territorial et enquêtes de rotation sur 15 gares permettant de connaître l'usage exact de l'offre liée à la gare et les pratiques de rabattement actuelles des usagers.
 - Entretiens avec les EPCI/Métropoles permettant d'établir une cartographie phasée des projets de PEM en cours ou à venir aux différents horizons SERM.
 - Traitement des données d'enquêtes.
 - Complément de diagnostic foncier pour les fonciers hors SNCF permettant de cibler des fonciers en interaction avec la gare pouvant permettre la mise en place d'une offre intermodale.
 - Étude de mutabilité au regard des caractéristiques des différents fonciers selon les besoins des différents modes (proximité à la gare, dimensions, propriété foncière, ...).
- **Phase 2 : Définition du schéma d'ensemble des PEM intermodalité (8 mois environ)**
 - Scénarios d'évolution de l'offre de transports, vision d'ensemble des 95 gares, scénario de rabattement des usagers au regard de l'offre projetée, complément d'offre à envisager pour chaque mode au regard des possibilités de rabattement.
 - Élaboration de la vision stratégique d'ensemble avec formalisation du schéma d'ensemble, répartition de l'offre intermodale et phasage aux différents horizons SERM.
 - Visio macro pour 10 PEM cibles au regard du phasage incluant une pré-répartition et spatialisation au ratio des fonctions intermodales, liste des propriétaires fonciers impactés par le projet de PEM si le foncier impacté est hors propriété SNCF.
 - Chiffrage en lien avec la trajectoire identifiée en études de faisabilité menées par SNCF Réseau et l'élaboration du programme général SERM. Les chiffrages en coûts d'exploitation et maintenance.

Dans le cas où la mission de préfiguration nécessiterait des éléments non identifiés ici ou dans les études déjà réalisées, les Parties conviennent de se rencontrer pour envisager les évolutions du contenu des missions ci-dessus et les acter le cas échéant par avenant ou dans le cadre d'un financement ad hoc et ce en application de l'article 8 de la présente convention.

SNCF Gares et Connexions associe SGP Dev au déroulement de cette étude dans les conditions visées à l'Article 5.

3.3 Description des missions et études spécifiques SNCF Réseau

Les missions et études à mener par SNCF Réseau concernent :

- Les études de faisabilité technique et environnementale du raccordement au RFN des options de localisation du CEMR SERM au RFN ;
- Le suivi et la contribution à l'élaboration du nouveau modèle de prévision de trafic ;
- Les études horaires et d'exploitation macroscopiques des scénarios ferroviaires SERM alternatifs ;
- Les tests de trafic relatifs aux scénarios ferroviaires SERM alternatifs ;
- Les études de faisabilité technique et environnementale des investissements sur le RFN requis par les scénarios ferroviaires SERM alternatifs.

Elles sont successivement plus précisément décrites ci-après.

- **Etudes de faisabilité technique et environnementale du raccordement au RFN des options de localisation du CEMR SERM au RFN**

Dans le cadre de la convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France liant l'Etat à SGP Dev, il est prévu que SGP Dev mène les études de définition du futur CEMR requis pour le déploiement des services ferroviaires de l'horizon long terme du SERM Hauts-de-France.

Au titre de la présente, SNCF Réseau conduira les études de faisabilité du raccordement au RFN de ce futur CEMR (raccordement proprement dit & 1^{ère} partie d'ITE) pour un maximum de 3 options de localisation sur l'étoile ferroviaire de Lille. Ces études s'attacheront à qualifier la faisabilité technique & la soutenabilité environnementale et à produire l'estimation financière des différentes options de raccordement étudiées. Une analyse multicritères permettant la comparaison des différentes options de raccordement sera également produite. La liste des 3 sites pour lesquels les conditions de raccordement au RFN seront à analyser feront l'objet d'une validation dans l'une des instances définies à l'article 5. La décision prise pour la localisation du futur CEMR de l'horizon SERM de long terme permettra la réalisation des tests stochastiques des études d'exploitation microscopiques visées par la convention de financement relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public & la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet, notifiée en avril 2024.

SGP Dev & SNCF Gares & Connexions seront associés à l'avancement de cette étude dans les conditions visées à l'Article 5.

- **Suivi et contribution à l'élaboration du nouveau modèle de prévision de trafic**

En accompagnement des missions SGP Dev visées par la convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du SERM Hauts-de-France liant l'Etat à SGP Dev, SNCF Réseau participera à l'ensemble des études (groupes de travail, ateliers thématiques, séminaires) concourant à l'évaluation des effets socio-économiques du SERM Hauts-de-France à savoir :

- La démarche partenariale engagée sur les modèles de prévisions de trafic, via le partage de données d'entrée par les différents acteurs auquel SNCF Réseau contribuera, le cadrage des hypothèses prospectives auquel SNCF Réseau apportera expertise, jusqu'à la réalisation d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle du SERM Hauts-de-France ;
- La réalisation des études sur les effets urbains du SERM Hauts-de-France via une modélisation de type LUTI (Land Use Transport Interaction) et son exploitation pour évaluer les « effets d'agglomération » ;
- La construction de l'évaluation socio-économique du SERM Hauts-de-France, incluant le bilan socio-économique calculé selon le référentiel méthodologique de l'instruction cadre du 16 juin 2014 et selon les avancées du Groupe de travail national dédié à la méthodologie de l'évaluation socio-économique pour les SERM.

Le but de ces études est de préciser techniquement le projet de SERM sur la base de l'évaluation de ses effets sur le territoire, particulièrement en termes d'effets sur les fréquentations des services voyageurs, et de
Annexe à la délibération n° 2025.01294

l'évaluation socio-économique du projet tenant compte de la chronique de mise en œuvre des investissements requis, en infrastructure neuve (REHF) comme en investissements sur le RFN pour ce qui concerne le volet ferroviaire du programme.

L'association de SNCF Réseau aux travaux menés par la SGP et les Partenaires sera effectuée selon les modalités définies à l'article 5 de la présente convention.

▪ **Etudes horaires et d'exploitation des scénarios ferroviaires SERM alternatifs**

Dans le cadre de la convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France liant l'Etat à SGP Dev, il est prévu que SGP Dev mène les études des options alternatives au projet de SERM Hauts-de-France à horizon long terme, tel qu'étudié en phase de consolidation, avec pour objectif prioritaire de réduire le coût des travaux à mener sur les infrastructures ferroviaires sans pour autant dégrader la capacité d'emport souhaitée (transporter deux fois plus de voyageurs via le mode ferré à l'horizon de mise en service du SERM). Au titre de la présente, SNCF Réseau réalisera la totalité des études horaires et d'exploitation du volet ferroviaire des scénarios alternatifs identifiés. Comme pour la phase de consolidation, 2 types d'analyses pourront être menées :

• **Des études d'exploitation macroscopiques**

Ces études sont destinées à éclairer à dire d'expert la faisabilité des scénarios alternatifs élaborés. Elles se matérialisent notamment par :

- Le montage simplifié, en Heures de Pointe (HP), des grilles horaires, des Graphiques d'Occupation des Voies (GOV) des gares structurantes du périmètre SERM ainsi que des schémas de desserte, réticulaires associés et tableaux horaires associés, avec un logiciel de conception horaire (de type Viriato) ;
- L'élaboration des Schémas des Installations Ferroviaires (SIF), données d'entrée nécessaires aux études de faisabilité technique et environnementale des investissements infrastructurels sur le RFN nécessaires à la mise en œuvre des plans de transport visés par les scénarios ferroviaires alternatifs ; études de faisabilité menées en aval des études horaires et d'exploitation ;
- La production d'éléments de synthèse destinés à alimenter les analyses multicritères (horaires, trafic et faisabilité & estimation financière des investissements infrastructurels) des différents scénarios ferroviaires alternatifs.

Pour l'établissement de la présente, l'hypothèse prise par SNCF Réseau est de conduire l'étude d'un maximum de 4 scénarios ferroviaires alternatifs. Si cette hypothèse devait être dépassée, SNCF Réseau proposerait aux COTEC et COPIL un avenant à la présente avant d'engager les études horaires et d'exploitation relatives à un ou plusieurs scénarios alternatifs complémentaires.

Si l'un des scénarios ferroviaires alternatifs devait être retenu en COPIL et conduire à approfondissements, l'approche macroscopique pourrait être complétée par une approche microscopique visée par l'option décrite ci-après.

• **Des études d'exploitation microscopiques (option)**

Ces études ont pour objectif d'affiner les études macroscopiques : modélisation détaillée de l'infrastructure, application fine des données techniques du Matériel Roulant, détection et résolution des conflits identifiés.

Elles s'appuient à la fois sur des analyses statiques (modélisation d'un plan de transport nominal, calculs éventuels de taux de saturation en avant-gare, de taux de compactage en ligne) mais aussi dynamiques (tests stochastiques) :

Elles permettent de :

- Vérifier précisément le bon fonctionnement en statique de la grille horaire sur les infrastructures envisagées,
- Eclairer et qualifier la robustesse du plan de transport considéré,
- Proposer si besoin des modifications infrastructure/horaires adéquates (itérations nécessaires avec les études techniques et les études macroscopiques).

L'estimation financière de l'option définie ci-avant est présentée en nota à l'article 6.1 de la présente convention sans pour autant être intégrée dans l'assiette de financement de la présente convention de financement.

SGP Dev & SNCF Gares & Connexions seront associées à l'avancement des études horaires & d'exploitation macroscopiques dans les conditions visées à l'Article 5.

▪ **Test de trafic relatifs aux scénarios ferroviaires SERM alternatifs**

La mise à disposition du nouveau modèle de trafic multimodal à l'échelle du SERM Hauts-de-France, tel que concerné par l'une des missions décrites plus haut, ne saurait être réalisée à court terme. Afin de disposer des éléments d'évaluation des gains de fréquentation permis par les plans de transport et d'alimenter les analyses multicritères (horaires, trafic et faisabilité & estimation financière des investissements infrastructurels) des différents scénarios ferroviaires alternatifs, SNCF Réseau mobilisera l'actuel Modèle Régional Multimodal de Trafic (MRMT), co-développé par / co-propriété de la Région Hauts-de-France & SNCF Réseau pour :

- Réaliser, aux horizons temporels collégalement définis, des tests de trafic en période de pointe des différents plans de transport voyageurs des différents scénarios alternatifs sur la base des tableaux horaires produits dans le cadre des études d'exploitation macroscopiques ; les résultats globaux obtenus en période de pointe pourront être redressés en JOB en usant d'un coefficient pourront être désagrégés par axe, gare et nature de missions pour fournir des éléments d'aide à la décision ;
- Produire les indicateurs économiques et financiers usuels, particulièrement les coûts d'exploitation pour l'AOMR des plans de transports des différents scénarios ferroviaires alternatifs, à l'image de ceux produits au cours des études précédemment menées sur le volet ferroviaire du programme SERM ;
- Produire les éléments de synthèse destinés à alimenter les analyses multicritères (horaires, trafic et faisabilité & estimation financière des investissements infrastructurels) des différents scénarios ferroviaires alternatifs.

Pour l'établissement de la présente, l'hypothèse prise par SNCF Réseau est de conduire les tests de trafic en période de pointe sur un maximum de 4 scénarios ferroviaires alternatifs. Si cette hypothèse devait être dépassée, SNCF Réseau proposerait aux instances visées par l'article 5 un avenant à la présente avant d'engager les tests relatifs à un ou plusieurs scénarios alternatifs complémentaires.

SGP Dev & SNCF Gares & Connexions seront associés à l'avancement de ces tests de trafic dans les conditions visées à l'Article 5.

▪ **Etudes de faisabilité technique et environnementale des investissements sur le RFN requis par les scénarios ferroviaires SERM alternatifs**

Les études horaires et d'exploitation menées sur les scénarios ferroviaires alternatifs auront permis de caractériser les besoins d'évolution fonctionnelle de l'infrastructure du RFN pour les différents scénarios ferroviaires SERM alternatifs.

Sur la base des schémas des infrastructures ferroviaires simplifiés qui auront été produits par ces études horaires pour les différents scénarios alternatifs, SNCF réseau mènera les études de faisabilité technique et environnementale des investissements ferroviaires relevant de son périmètre :

- Mise à jour des caractéristiques, des analyses environnementales et des estimations financières des investissements en infrastructure ferroviaire étudiés au titre des nombreux scénarios ferroviaires de déploiement du SERM Hauts-de-France envisagés au cours des études d'opportunité et de faisabilité menées depuis février 2020 ;
- Etude de faisabilité technique et environnementale et estimations financières des investissements infrastructurels sur le RFN spécifiques aux scénarios alternatifs identifiés et non étudiés jusqu'à présent ;
- Production des éléments de synthèse nécessaires aux analyses multicritères (horaires, trafic et faisabilité & estimation financière des investissements infrastructurels) utiles à la prise de décision.

Comme pour les études horaires & d'exploitation et tests de trafic, l'hypothèse retenue est celle de la mise à l'étude, au maximum, de 4 scénarios ferroviaires alternatifs.

Par ailleurs, hypothèse a été prise que les scénarios ferroviaires alternatifs ne remettraient pas en cause la localisation et les caractéristiques des différents raccordements du projet REHF au RFN.

Si cette hypothèse devait être contredite, SNCF Réseau préciserait aux instances visées par l'article 5 de ma présente convention, la nature et le coût des études qu'il conviendrait d'engager sur son périmètre en vue de produire, après accord des instances, un avenant technique et financier à la présente convention.

SGP Dev & SNCF Gares & Connexions seront associés à l'avancement des études infrastructurelles dans les conditions visées à l'Article 5.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

4.1 Durée de réalisation des missions et études

La durée prévisionnelle de réalisation des missions et études relevant des périmètres respectifs de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau est de **26 mois** à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Tout retard qui ne pourrait être rattrapé avant le terme du délai de réalisation et qui aura un impact sur le calendrier de procédures administratives 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.

4.2 Durée de validité de la convention et caducité des financements

La présente convention entre en vigueur à compter de la notification réalisée à l'ensemble des parties par le dernier des signataires.

Les financements n'ayant pas fait l'objet d'appel de fonds seront caducs au plus tard le **31 décembre 2029**.

La caducité des financements entraîne la caducité de la convention. Sur justification de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, 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 PILOTAGE

Pour la bonne réalisation des Etudes et Attendus et afin de respecter les compétences de chaque entité, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SGP Dev concluent un Protocole pour définir les modalités de collaboration ainsi que la comitologie associée. Les Partenaires sont informés de la conclusion du Protocole et seront pleinement associés à la comitologie mise en place dans ce cadre.

Le suivi des termes de la présente convention et ceux de la convention « Etat SGP » porte à la fois sur les aspects techniques, financiers et sur l'avancement de la Phase d'approfondissement.

Le suivi de l'opération est assuré par un comité de pilotage (COPIL) et un comité technique et financier (COTEC) préparatoire au COPIL, composé des représentants de l'ensemble des Partenaires.

Un Comité des Partenaires auquel seront invités tous les acteurs concernés par le SERM Hauts-de-France, y compris les acteurs frontaliers, sera organisé autant que de besoin pour partager les avancées des Etudes et Attendus validées en COPIL.

Cette comitologie est complétée par une réunion technique des Partenaires, rassemblant les référents transversaux désignés par chaque partie. Cette réunion est organisée par SGP Dev bi mensuellement ou mensuellement, en accord avec les Partenaires. Elle constituera le cadre de coordination général de la démarche, permettant de partager les points d'avancement, d'identifier les sujets transversaux, de suivre les calendriers, de traiter les éventuels points de blocage et de préparer les grandes étapes de validation.

En complément, des groupes de travail (GT) thématiques seront réunis à l'initiative de SGP Dev ou à la demande des Partenaires, en fonction des besoins identifiés. Afin d'assurer la qualité des échanges, SGP Dev s'engage à transmettre l'ordre du jour et les éléments nécessaires à la compréhension des problématiques au minimum 5 jours les réunions du groupe de travail.

A la demande des Partenaires, SGP Dev pourra organiser des réunions de présentation des études, notamment lorsque les sujets à traiter par les études nécessiteront des échanges associant toutes les parties ou des discussions et réflexions bipartites.

Dans le cadre de ce processus d'étude partenarial et itératif, chaque partie s'engage, dans le respect des compétences et prérogatives de chacun, à contribuer activement aux travaux, à être force de propositions et à coopérer pleinement au partage des données, à la construction des hypothèses et à l'analyse des résultats.

Le COTEC, composé des représentants des signataires de la présente convention, sera chargé d'accompagner SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, au fur et à mesure de la réalisation des Missions et Etudes. 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 dans une régularité à définir par les Parties, afin de réaliser un point sur l'avancement des Etudes et Attendus. Le COTEC pourra également se réunir à la demande d'une Partie, avec un préavis d'un mois. 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.

Le COPIL, composé des représentants des signataires de la présente convention, a pour mission de :

- Veiller au bon déroulement des Missions et Etudes ;
- Statuer sur d'éventuelles évolutions à apporter aux Missions et Etudes, à son financement et à son calendrier de réalisation ;
- Approuver la stratégie de valorisation des effets socio-économiques et environnementaux du projet afin d'obtenir le statut de SERM.

Le COPIL se réunira, a minima, au début et à la fin des études ainsi que deux fois par an mais il pourra également se réunir :

- À l'initiative de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions avec un préavis de 1 mois,
- À l'initiative des Partenaires avec un préavis de 1 mois.

A l'occasion des réunions de comité de pilotage et de comité technique, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions fourniront les documents de présentation (aux formats papier et/ou numérique), relatif à l'avancement technique et financier de l'opération, comprenant :

- Le calendrier à jour des études réalisées ;
- 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.

SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau y contribueront pour les missions et études visées par la présente convention de financement.

Chaque réunion de comité de pilotage fera l'objet d'un compte-rendu rédigé par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 à l'ensemble des Partenaires.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assure le secrétariat des COPIL, COTEC. Il est convenu que le secrétariat des GT et Comité des Partenaires est assuré par SGP Dev.

SGP Dev invite SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à la comitologie prévue pour suivre l'achèvement des missions nécessaires à la Phase d'Approfondissement. Le cas échéant, SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les Partenaires pourront utilement mutualiser les comitologies prévues dans la présente Convention, ainsi que dans le Protocole et toute autre convention afférente. Cette mutualisation portera uniquement sur les sujets qui concernent les Parties, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

L'estimation du coût des études et du pilotage des missions visées par la présente convention s'élève à un montant total **3 350 000 €HT courants**.

Pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions, décrit aux articles 3.1 et 3.2, la présente convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études décrites à l'article précité, dont le coût est estimé à **1 790 000 €HT courants**, frais de maîtrise d'ouvrage et de fonction support inclus selon les conditions décrites à l'article 7.

Pour le périmètre de SNCF Réseau, décrit aux articles 3.1 et 3.3, la présente convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études et missions décrites à l'article précité, dont le coût est estimé à **1 560 000 €HT courants**, frais de maîtrise d'ouvrage et de fonction support inclus, selon les conditions décrites à l'article 7.

Le détail du coût estimatif de chaque périmètre est précisé en Annexe 4.

6.2 Plan de financement

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

Parties	Clé de répartition (%)	Besoin de financement*
État	50 %	1 675 000 € HT
Région Hauts-de-France	37,5 %	1 256 250 € HT
MEL	12,5 %	418 750 € HT
TOTAL	100,0 %	3 350 000 € HT

* En euros courants

Soit en particulier sur le périmètre de **SNCF Gares & Connexions** :

Parties	Clé de répartition (%)	Besoin de financement*
État	50 %	895 000 € HT
Région Hauts-de-France	37,5 %	671 250 € HT
MEL	12,5 %	223 750 € HT
TOTAL	100,0 %	1 790 000 € HT

* En euros courants

Soit en particulier sur le périmètre de **SNCF Réseau** :

Parties	Clé de répartition (%)	Besoin de financement*
État	50 %	780 000 € HT
Région Hauts-de-France	37,5 %	585 000 € HT
MEL	12,5 %	195 000 € HT
TOTAL	100,0 %	1 560 000 € HT

* En euros courants

Les montants ci-dessus sont des montants plafond pour chaque Financier et chaque opérateur financé (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions).

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les actions de pilotage couvertes par la présente convention.

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 la TVA.

Pour SNCF Gares & Connexions comme pour SNCF Réseau, les dépenses sont prises en compte à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention.

Nota : L'estimation financière de l'option relative à la réalisation des études d'exploitation microscopique d'un scénario ferroviaire alternatif, telle que définie à l'article 3.3 de la présente convention de financement, représente un budget de 300 000 € HT courants.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDOS

7.1 Modalités d'appels de fonds

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant que maîtres d'ouvrage désignés pour conduire les opérations visées par la présente convention, procèdent auprès de l'État, de la Région des 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 et SNCF Gares & Connexions à l'entrée en vigueur de la présente convention déterminée au 4.2, sur présentation d'une attestation d'engagement de l'opération signée par le représentant de chaque maître d'ouvrage.
- Après le démarrage des études et dès que les maîtres d'ouvrage justifient de la consommation de l'avance provisionnelle précédente, 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'une attestation d'avancement des études visée par les Directeurs d'opération de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (annexe 2). Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant plafonné défini au plan de financement.

Une fois atteint le seuil de 80%, les demandes de versement d'acomptes intermédiaires seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées par nature de dépenses sur chacun de leur périmètre, selon le modèle figurant en annexe 2 de la présente convention, et visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Pour SNCF Réseau, l'état récapitulatif devra faire apparaître le détail des frais de fonction support (« *frais corporate* ») indiquant les taux appliqués par année.

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 SNCF Gares & Connexions, et aux factures établies par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans le cadre de l'exécution de prestations réalisées en régie. Le solde est demandé après achèvement de l'intégralité des études.

Pour cela, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent :

- 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 les contrôleurs financiers des projets pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,
- Un certificat attestant de la conformité des études réalisées aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de financement et précisant leur date d'achèvement (cf. modèle en annexe 5),
- Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive.

Sur la base de ces pièces, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent 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 adresse électronique par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour permettre aux services des Financeurs de procéder au paiement des financements. 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.

IMPORTANT – Etat

Les documents susmentionnés doivent être **IMPERATIVEMENT** transmis
Datés et signés par le représentant légal de l'organisme bénéficiaire avec mention du nom de la personne
habilitée à signer

Sous format dématérialisé par mail à un.pfcp.smi.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

OU

Sous format papier à
DREAL Hauts-de-France
Service Mobilité et Infrastructures
44 Rue de Tournai - CS 40259
59019 Lille Cedex

Pour la Région, les documents visés dans le présent article doivent être transmis par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 – Région Hauts-de-France

Les documents susmentionnés doivent être IMPERATIVEMENT transmis
Datés et signés par le représentant légal de l'organisme bénéficiaire avec mention du nom de la personne
habilitée à signer

Sous format dématérialisé par mail à SAFINFRASTRUCTURESMOBILITES@hautsdefrance.fr

OU

Sous format papier à

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

IMPORTANT – Métropole Européenne de Lille

Les documents susmentionnés doivent être IMPERATIVEMENT transmis
Datés et signés par le représentant légal de l'organisme bénéficiaire avec mention du nom de la personne
habilitée à signer

Sous format dématérialisé par mail à csp.services@lillemetropole.fr et plandemobilite@lillemetropole.fr

OU

Sous format papier à

Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille
Direction Mobilité
2, boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex

Toute transmission devra indiquer les informations suivantes : Siret 200 093 201 00081 - Code service
61203010 - Code engagement (qui sera communiqué à la suite de la notification de la convention).

7.2 Gestion des écarts

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.

En cas d'économies, c'est à dire si le montant des dépenses reste inférieur au besoin de financement défini à l'article 6.1, la participation de chaque Financeur est déterminée par application de sa clé de répartition, conformément à l'article 6.2.

En cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'article 6.1., le maître d'ouvrage concerné doit obtenir l'accord préalable des Parties lors d'un COPIL pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par voie d'avenant à la présente convention.

Le maître d'ouvrage concerné informera au plus tôt le comité technique et financier (COTEC) en cas de nécessité de modification du programme initial ou de dépassement prévisible du coût, et proposera un avenant à la présente convention, qui sera soumis pour avis et décision des partenaires financiers.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque comité de pilotage, les maîtres d'ouvrages présenteront aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la présente convention. Une réunion du Comité de Pilotage sera organisée dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, les Financeurs Publics, après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec les maîtres d'ouvrage les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues et de hausses d'indices seront prises en charge par le(s) Financeurs Publics. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

En cas de baisse, les sommes seront répercutées aux Financeurs Publics, à due concurrence.

Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivant la réunion du Comité de Pilotage.

7.3 Bénéficiaires

Pour SNCF Gares & Connexions, les paiements sont effectués par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

Pour SNCF Réseau, les paiements sont effectués 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) :

7.4 Identification

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	N° SIRET	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone/ adresse électronique
SNCF Réseau	412 280 737 20375	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.
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	SNCF Gares & Connexions 135, Pont de Flandres 59800 LILLE	Pôle Stratégie Finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

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.

Par exception, les modifications suivantes ne doivent pas donner lieu à avenant :

- Les références bancaires visées à l'Article 7.3 ainsi que les coordonnées des contacts visées à l'Article 7.4. Dans ce cas, la Partie concernée informe les autres Parties de la nature de la modification par courrier électronique ;
- Tout élément indiqué comme prévisionnel ou estimatif dans la Convention peut être modifié sur simple accord des Parties.

8.2 Résiliation

Les Parties peuvent décider de résilier la Convention d'un commun accord. Cette décision de résiliation est formalisée par un échange de lettres recommandées avec accusés de réception entre les Parties.

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, les financeurs s'engagent à s'acquitter auprès de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, 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 et SNCF Gares & Connexions présentent 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.

Tout désaccord ou différend né de la résiliation de la Convention est réglé conformément aux stipulations de l'Article 11.

ARTICLE 9. DROIT D'AUDIT

Le présent article complète les stipulations des conditions générales jointes en annexe 6 et notamment son article 8.3.

Le présent Article ne concerne pas l'ensemble des enquêtes et audits qui pourraient être menés par les juridictions financières ou autorités administratives indépendantes à leur initiative ou sur sollicitation de l'une des Parties.

Chaque Financier Public peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau en informant en temps utile au moins 20 jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Dans ce cadre, le(s) Financier(s) Public(s) informe SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions du périmètre de l'audit et de l'identité des personnes habilitées à l'exercer.

L'audit consiste à vérifier, sur pièces et/ou sur place, les documents et informations attestant que le financement versé est utilisé conformément à son objet et dans le respect des obligations résultant de la Convention.

SNCF Réseau ou à SNCF Gares & Connexions conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Annexe à la délibération n° 2025.01294

25

L'audit ne peut plus débiter un (1) an révolu après le versement du Solde pour SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution de la Convention ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

Le(s) Financier(s) Public(s) peu(ven)t demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de la Convention.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de Financement, tel que prévu à l'article 8.1 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de Financement entre les Financeurs Publics.

Les résultats envisagés de l'audit sont communiqués à SNCF Réseau ou à SNCF Gares & Connexions SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions dispose d'un délai de trente (30) Jours pour apporter tout élément contradictoire sur des points de non-conformité relevés dans l'audit.

Les conclusions définitives de l'audit sont transmises à SNCF Réseau ou à SNCF Gares & Connexions dans un délai de trente (30) Jours.

Les personnes désignées ou mandatées pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'article 11 de la présente convention notamment par la signature d'un engagement de confidentialité.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée au(x) Financier(s) Public(s) à leur (sa) demande constituent des Informations Confidentielles et ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles de l'audit. Toute pièce physique communiquée dans le cadre de l'audit devra être restituée dans un délai de trente (30) Jours et toute pièce communiquée de façon dématérialisée devra être détruite dans un délai de trente (30) Jours.

Les frais de la procédure de vérification seront à la charge du(des) Financier(s) Public(s) ayant diligenté le contrôle.

ARTICLE 10. COMMUNICATION

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mentionneront 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 et SNCF Gares & Connexions s'engageront 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 financements.

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'État, 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 des études (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 :

communication@hautsdefrance.fr

Pour l'État

Les éléments de la charte graphique de l'État 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 :

plandemobilite@lillemetropole.fr / 03 20 21 30 72

ARTICLE 11. 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.

Les parties s'engagent par priorité à trouver un règlement amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du tribunal administratif (Lille) compétent.

ARTICLE 12. NOTIFICATIONS – CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à son/ses partenaires, pour les besoins de la présente convention, sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou courrier électronique à :

Pour l'ÉTAT

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 CEDEX

Pour la MEL

Métropole Européenne de Lille
2, boulevard des Cités Unies,
CS 70043
59040 Lille Cedex
Tél: 03.20.21.30.72

Pour SNCF Gares & Connexions

SNCF G&C
Direction Régionale des Gares Hauts de France – Normandie
Pôle Stratégie Finances
135,
Pont de Flandres
59800 LILLE

Pour SNCF Réseau

SNCF Réseau
Direction territoriale Hauts-de-France
Pôle contrôle financier des projets
3^{ème} étage
135 Pont de Flandres
59 000 LILLE
CFP-HdF@reseau.sncf.fr

ARTICLE 13. ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention et sont :

- Annexe 1 : Description du volet ferroviaire du SERM de l'étoile ferroviaire de Lille ;
- Annexe 2 : Attestation d'avancement modèle d'état récapitulatif des dépenses ;
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds ;
- Annexe 4 : Détail du coût estimé ;
- Annexe 5 : Modèle d'attestation de la conformité des missions et études ;
- Annexe 6 : Conditions générales financeurs publics.

Fait, en 5 exemplaires originaux,

**Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études
de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France
Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau**

A Lille, le

Pour l'État

Le préfet de la région Hauts-de-France

Bertrand GAUME

**Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France
Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau**

A Lille, le

Pour la Région Hauts-de-France

Le Président

Xavier BERTRAND

**Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France
Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau**

A Lille, le

Pour la Métropole Européenne de Lille

Le Président

Damien CASTELAIN

**Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de
préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France
Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau**

A Lille, le

Pour SNCF Réseau

La Directrice Territoriale Hauts-de-France

Marie-Céline MASSON

**Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France
Volet SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau**

A Lille, le

Pour SNCF Gares & Connexions

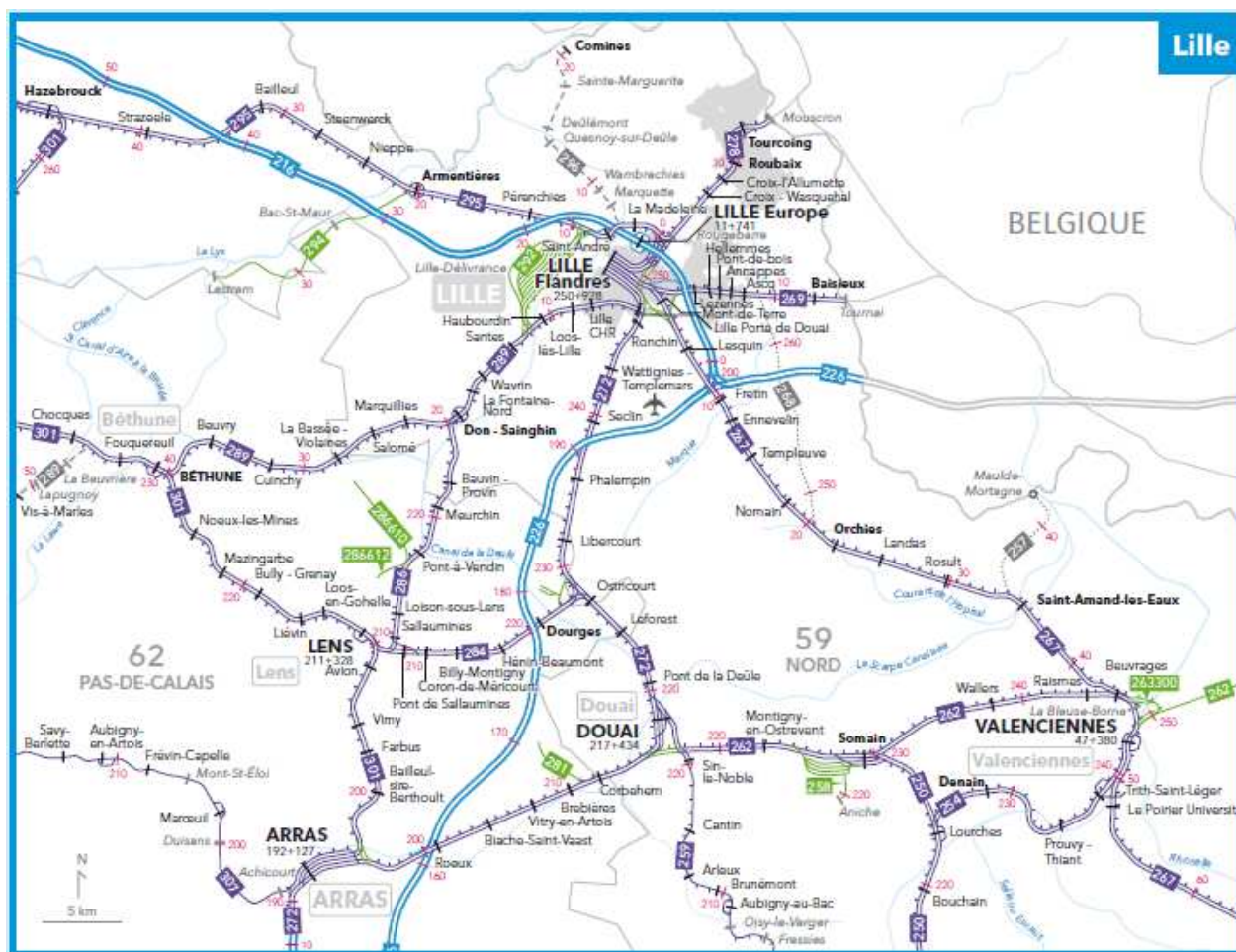
La Directrice Régionale des gares Hauts-de-France Normandie

Céline GODIN

ANNEXE 1 : DESCRIPTION DU VOLET FERROVIAIRE DU SERM DE L'ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

1. Périmètre du SERM Lillois

Le périmètre d'études du SERM Lillois couvre, outre le complexe ferroviaire de Lille Flandres et le périmètre ferroviaire du réseau belge concerné par le projet, l'ensemble des lignes et installations du réseau de l'étoile ferroviaire de Lille, hors ligne à grande vitesse.



Extrait carte SNCF Réseau – RFN 2020

Ces lignes ou sections de lignes sont les suivantes par ordre de numérotation des lignes du RFN :

- 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'Epinette 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 comprend à l'heure actuelle 93 gares et haltes ferroviaires auxquelles s'ajoutent les nouvelles gares et haltes projetées dans le cadre des études de faisabilité de déploiement du SERM de Lille. On dénombre 245 passages à niveau sur ce même périmètre.

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, ainsi que le périmètre belge notamment des agglomérations de Courtrai et Tournai. 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 et de la première phase des études de faisabilité.

2. Volet ferroviaire du projet de SERM de l'étoile ferroviaire de Lille

L'ambition de service ferroviaire à l'horizon 2040 +, conditionnant la nature et la volumétrie des investissements, vise un renforcement de l'offre ferroviaire dont le schéma a été confirmé lors des comités de pilotage du 9 décembre 2022 et du 27 mars 2024. Cette ambition de desserte se caractérise par :

- Un schéma général à 8 sillons / HP / Sens sauf axe de Valenciennes (7) & de Tournai (3) ;
- 8 sillons rapides / HP / Sens sur le REHF & 8 sillons omnibus sur la section Lille <> Ostricourt ;
- Un niveau de service en heures creuses correspondant à la moitié du niveau de service HP.

Cette ambition de service ferroviaire nécessite :

- La réalisation de nouvelles infrastructures entre Lille et le bassin minier, composante appelée « Réseau Express Hauts-de-France » (REHF), intégrant 2 gares souterraines dénommées Euraflandres & Lille-Lesquin Aéroport et nécessitant 3 dispositifs de raccordement sur le RFN ;
- Des investissements capacitaires & système, sous MOA SNCF Réseau, sur ou à proximité des lignes existantes du RFN ;
- Des investissements, sous MOA SNCF Gares & Connexions, dans les 93 gares & haltes existant sur le périmètre ou dans les nouvelles haltes & gares à créer sur le RFN.

Un travail technique multi-partenarial mené en 2024 a permis de définir les conditions d'un possible phasage du volet ferroviaire du SERM reposant sur la mise en œuvre de 2 horizons intermédiaires préalablement au déploiement de l'ambition de long terme. Ces 3 horizons sont succinctement décrits ci-après en rappelant toutefois que les études menées jusqu'à présent sur le SERM de l'étoile ferroviaire de Lille ont considéré que 4 projets seraient préalablement mis en service (projets en référence) :

- La mise à quai de la voie 6 en gare de Béthune ;
- La création d'un terminus TER voie E en gare d'Hazebrouck ;
- La création d'une halte ferroviaire à Lille Sud ;
- Le projet Lille – Sambre – Avesnois.

1. Horizon de court terme / 2030 +

Cet horizon vise à un renforcement des dessertes en heures creuses les jours de semaine et le WE. Il ne nécessite aucun investissement infrastructurel sur le RFN : mise en œuvre à infrastructure constante.

2. Horizon de moyen terme / 2035 +

Pour cet horizon, il s'agit de procéder à des évolutions mesurées de l'offre de service voyageurs en heures de pointe sur certains axes de l'étoile ferroviaire de Lille et à un renforcement des dessertes en heures creuses les jours de semaine et le WE., Les renforcements d'offre en heures de pointe concernent :

- L'axe Lille – Roubaix – Tourcoing ;
- L'axe Lille – Hazebrouck – Saint-Omer ;
- L'axe Lille – Lens via Libercourt ;
- L'axe Lille - Béthune via Libercourt et Lens ;
- L'axe Lille – Valenciennes ;
- L'axe Arras - Lens - Béthune - Hazebrouck.

En sus des investissements en référence cités précédemment, le déploiement de l'ambition de service de moyen terme nécessite la réalisation des aménagements infrastructurels suivants :

- La création d'un ouvrage dénivellant les bifurcations d'Harponlieu et de Maison Rouge sur le triangle d'Ostricourt ;
- La création d'une 3^{ème} voie et/ou la réouverture de 3 haltes sur la ligne 292 000 ;
- La création d'une 3^{ème} voie centrale à quai en gare d'Hénin-Beaumont.

3. Horizon de long terme / 2040 +

L'ambition de service ferroviaire de voyageurs long terme décrite plus haut nécessite la mise en œuvre de 5 composantes interdépendantes sur l'étoile ferroviaire de Lille.

a. Composante REHF

Le REHF représente une quarantaine de kilomètres d'infrastructure ferroviaire neuve à double voie. Doublant notamment la ligne Lille <> Douai, la plus chargée de l'étoile ferroviaire de Lille, le REHF peut être découpé en 2 sections géographiques distinctes qui sont du Sud vers le Nord :

- Section géographique Sud / Dourges <> Avelin :
 - Création d'une infrastructure nouvelle d'un linéaire d'environ 18 Km, à double voie, entre Dourges au Sud (connexion à la ligne 284 000 (Lens <> Ostricourt) par un double raccordement dénivélé implanté à Dourges, à l'est de la gare d'Hénin-Beaumont et à l'ouest du nœud autoroutier A1/A21) et Avelin au Nord, au sud des pistes de l'aéroport de Lille-Lesquin,
 - S'inscrivant sur la très grande partie de son linéaire en jumelage étroit par l'ouest avec la LGV nord, elle-même jumelée à l'autoroute A1 ;
 - Impliquant le rétablissement d'environ 21 infrastructures routières et la création de nouveaux ouvrages d'art non courant notamment pour le franchissement du canal à grand gabarit au droit de Courrières ou du couple LGV Nord / A1 au sud de Seclin.
- Secteur géographique Nord / Avelin <> Marcq-en-Barœul :
 - Création d'une infrastructure souterraine présentant une section courante à double voie depuis le sud des pistes de l'aéroport de Lille-Lesquin (Avelin) jusqu'au triangle ferroviaire de Rougebarre situé en limite des communes de Lille, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul et connectant les lignes 278 000 et 295 000 ;
 - Comportant 2 nouvelles gares souterraines, l'une située au droit de l'Aéroport de Lille-Lesquin, l'autre dans le quartier Euraflandres, entre les gares de Lille Flandres et de Lille Europe ;

- Incluant les infrastructures de raccordements, partiellement souterraines, avec les lignes 267 000 (Lesquin, Ronchin), 278 000 et 295 000 (communes susnommées) ;
- Représentant à date un linéaire total d'ouvrages souterrains d'environ 23 km de différentes natures (tunnels à double voie, à simple voie, tranchées couvertes).

b. Composantes investissements sur ou à proximité du RFN sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions & SNCF Réseau

Les investissements sur ou à proximité du RFN comprennent notamment :

- Le réaménagement du plan de voies de la gare de Tourcoing ;
- Le réaménagement du plan de voie de la gare d'Armentières ;
- Le réaménagement du plan de voies de la gare d'Hazebrouck ;
- Le réaménagement du plan de voies de la gare de Béthune ;
- Une modification substantielle du triangle ferroviaire d'Ostricourt accompagné de mises à 4 voies des sections de ligne 284 000 et 272 000 entre Hénin-Beaumont et Douai incluant la suppression des passages à niveau impactés par réalisation d'ouvrages d'art routiers ou ferroviaires ;
- La création d'une 4^{ème} voie à quai en gare d'Hénin-Beaumont ;
- La réalisation d'importants investissements capacitaires entre Sallaumines et Lens et en avant gare de Lens (lignes 301 000 & 284 000) ;
- La dénivellation de 2 bifurcations sur le triangle ferroviaire d'Haubourdin (lignes 289 000 & 292 000), la création d'un sas fret en gare d'Haubourdin (ligne 289 000) et la création d'une 3^{ème} voie au droit de Lambersart sur la ligne 292 000 ;
- La modification de la signalisation sur le raccordement de Ronchin ;
- La modernisation de la signalisation sur plusieurs sections de lignes centrales de l'étoile ferroviaire de Lille : déploiement de l'ETCS ;
- La réalisation de plusieurs investissements "système" notamment le renforcement de l'alimentation électrique du RFN (alimentation électrique du REHF particulièrement) ;
- La suppression de passages à niveau par réalisation d'ouvrages ferroviaires (ponts-rails) et le renforcement des dispositifs de sécurité ferroviaire lié à l'augmentation du niveau de risques sur les passages à niveau ;
- Le raccordement au RFN du futur CEMR dont la localisation n'est aujourd'hui pas définie ;
- L'adaptation des voies de service de certaines gares aux nécessités de remisage du matériel roulant du SERM ;
- L'ensemble de ces investissements étant à développer en articulation avec le déploiement de la CCR ;
- S'y ajoutent l'ensemble des investissements en gares & haltes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions (passerelles, PASO, information voyageurs, etc.) et de reconfiguration des PEM.

c. Composantes investissements sous maîtrise d'ouvrage du gestionnaire d'infrastructure belge

La dimension transfrontalière du projet, avec particulièrement une forte densification des dessertes prévue sur l'axe Lille – Tourcoing – Kortrijk pourra conduire à la réalisation d'investissements capacitaires sur le réseau ferroviaire belge en fonction des évolutions de plan de transport programmées sur ce réseau. Ces études des investissements requis sur le réseau belge relèvent de la compétence et des plus strictes prérogatives du gestionnaire d'infrastructure belge (INFRABEL).

d. Composantes investissements sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France

En sus de l'investissement relatif à l'acquisition de matériel roulant et de la prise en charge financière des coûts d'exploitation supplémentaires liés au développement des services, la Région Hauts-de-France aura à assumer la charge du développement d'un nouveau Centre d'Entretien et de remisage du Matériel Roulant (CEMR).

e. Composantes sous maîtrise d'ouvrage des gestionnaires d'infrastructures routières

Le développement des niveaux de service ferroviaire possiblement couplé au développement des trafics routiers pourra conduire à des modifications des dispositifs de sécurité routière, à la modification des schémas viaires voire à la suppression de passages à niveau par réalisation d'un ouvrage d'art routiers (Ponts-routes).

**ANNEXE 2 : ATTESTATION D'AVANCEMENT ET MODELE D'ÉTAT
RECAPITULATIF DES DEPENSES**

Attestation d'avancement :

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

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

État d'avancement au [date] :

Désignation de la phase	Taux d'avancement cumulé en %

Fait à

Signature du représentant du maître d'ouvrage :

Modèle d'état récapitulatif des dépenses

État récapitulatif des dépenses comptabilisées

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

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros	Coûts des fonctions support	Montant total HT
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES							
Maîtrise d'œuvre							
Maitrise d'ouvrage							
....							
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES							
TOTAL DEPENSES							

Les coûts des fonctions support sont calculés par l'application des taux suivants par année :

En (à compléter) taux %

Fait à _____ , le

Nom et qualité du signataire

Cachet et signature

ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

Calendrier prévisionnel des appels de fonds (en € HT courants) :

	Fin T4 2025	T2 2026	T4 2026	T2 2027	T4 2027	T1 2028 / SOLDE DGD	TOTAL
SNCF Gares & Connexions							
% du besoin de financement	20%	20%	20%	20%	15%	5%	100%
% cumulé	20%	40%	60%	80%	95%	100%	100%
Budget courant € HT	358 000	358 000	358 000	358 000	268 500	89 500	1 790 000
Budget cumulé € HT	358 000	716 000	1 074 000	1 432 000	1 700 500	1 790 000	1 790 000
SNCF Réseau							
% du besoin de financement	20%	20%	20%	20%	15%	5%	100%
% cumulé	20%	40%	60%	80%	95%	100%	100%
Budget courant € HT	312 000	312 000	312 000	312 000	234 000	78 000	1 560 000
Budget cumulé € HT	312 000	624 000	936 000	1 248 000	1 482 000	1 560 000	1 560 000
TOTAL							
% du besoin de financement	20%	20%	20%	20%	15%	5%	100%
% cumulé	20%	40%	60%	80%	95%	100%	100%
Budget courant € HT	670 000	670 000	670 000	670 000	502 500	167 500	3 350 000
Budget cumulé € HT	670 000	1 340 000	2 010 000	2 680 000	3 182 500	3 350 000	3 350 000

DGD : décompte général et définitif

ANNEXE 4 : DETAIL DU COUT ESTIME

Le montant total de l'opération « *Convention relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France* » pour l'ensemble des missions & attendus de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau » est de **3 350 000 € HT courants**.

Ce montant se décompose comme suit :

	Missions SNCF Gares & Connexions & SNCF Réseau		
	Budget total SNCF G&C	Budget total SNCF Réseau	Budget total
3.1 Etudes et Attendus relatifs à la fiabilisation technique du projet			
3.1.1 Opérations d'infrastructures ferroviaires nouvelles			
Etudes de sécurité du projet REHF	75 000 €	60 000 €	135 000 €
Complément de faisabilité gare de Lille Lesquin Aéroport	85 000 €	0 €	85 000 €
Recueil des données de site nécessaires à la fiabilisation du tracé et du coût	0 €	0 €	0 €
Etudes environnementales d'ensemble du SERM (Faune-Flore)	0 €	0 €	0 €
Elaboration du dossier de performance, d'exploitabilité, de maintenabilité pour la production du programme des EP	185 000 €	120 000 €	305 000 €
3.1.2 Etude des options alternatives au projet de SERM étudié en phase de consolidation			
Etudes SGP Dev d'optimisation du REHF	0 €	0 €	0 €
Etablissement de scénarios alternatifs y compris consolidation des études de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion	0 €	0 €	0 €
Etudes horaires & d'exploitation macroscopiques de scénarios ferroviaires alternatifs (4)	0 €	200 000 €	200 000 €
Etudes de trafic de scénarios ferroviaires alternatifs (4)	0 €	80 000 €	80 000 €
Etudes de faisabilité technique et environnementale & estimation financière des investissements sur le RFN requis par les scénarios ferroviaires alternatifs (4)	0 €	320 000 €	320 000 €
3.1.3 Etude sur les mobilités hors ferroviaire			
Programme d'étude des autres mobilités (intermodales et multimodales)	0 €	0 €	0 €
Schéma d'ensemble stationnement VP	10 000 €	0 €	10 000 €
3.1.4 Schéma directeur de traitement, de sécurisation ou de suppression des passages à niveau			
Schéma d'ensemble des PN, programme de sécurisation	20 000 €	60 000 €	80 000 €
3.1.5 Evaluation des effets socio-économiques du SERM Hauts-de-France			
Modélisation multimodale, études de trafic et socio-économie	0 €	100 000 €	100 000 €
3.2 Autres études et attendus			
Procédures urbaines et environnementales, planning des différents scénarios	0 €	70 000 €	70 000 €
Maitrise du foncier	20 000 €	0 €	20 000 €
Dialogue territorial continu, communication, concertation	0 €	0 €	0 €
Financement et gouvernance	0 €	0 €	0 €
Services aux voyageurs (billettique, information voyageurs...)	105 000 €	0 €	105 000 €
3.3 Dossier de synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM			
Dossier de synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM	0 €	0 €	0 €
3.4 Centre de maintenance du matériel roulant ferroviaire			
Centre d'exploitation, de maintenance et de remisage du MR y compris ses conditions de raccordement au RFN	0 €	100 000 €	100 000 €
3.5 Programmes d'études urbaines d'ensemble			
Schéma d'ensemble des quartiers de gare et d'une schéma de référence sur les quartiers de gare stratégiques	30 000 €	0 €	30 000 €
3.6 Phasage et priorisation des PEM			
Etablissement d'un schéma de référence des PEM / phasage et priorisation	735 000 €	0 €	735 000 €
Etablissement d'un pré-programme d'études sur les 93 haltes & gares sur RFN (Pilote / Schéma de cohérence globale, coûts d'investissement) - Radar Phase 2	450 000 €	0 €	450 000 €
Frais de MOA			
Frais MOA Directions Centrales	75 000 €	0 €	75 000 €
Frais MOA Directions Régionales	0 €	450 000 €	450 000 €
TOTAL	1 790 000 €	1 560 000 €	3 350 000 €

ANNEXE 5 : MODELE D'ATTESTATION DE LA CONFORMITE DES MISSIONS ET ETUDES

Dénomination du maître d'ouvrage :

Nom du représentant de la maîtrise d'ouvrage :

Opération subventionnée : phase d'approfondissement des études de préfiguration du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France

Numéro de la délibération du Conseil régional approuvant la convention :

Montant définitif des dépenses acquittées : € 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 missions réalisées sont conformes à ceux décrites dans la présente convention ;
- Du commencement de l'opération en date du :
- De l'achèvement de l'opération en date du :

Fait à Lille, en date du

Signature du représentant de la maîtrise d'ouvrage :

« certifié sincère et exact »

Cachet :

NB : ce document doit être rempli et signé en original ou dématérialisé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage

ANNEXE 6 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLICS

L'annexe 6 correspond au document « CFI SNCF RESEAU RDF Etat – Conditions générales Financeurs publics en date du 15/03/2018 », repris ci-dessous :

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 la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice 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 $2/1000^{\text{ème}}$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

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

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

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

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

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

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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RESEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RESEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention

Relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service express régional métropolitain Hauts-de-France

Volet SGP Dev

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'État (Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires), représenté par Monsieur **Bertrand Gaume**, préfet de région, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, place de la République, 59039 Lille Cedex ;

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

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, représentée par son Président Monsieur **Damien CASTELAIN**,

Ci-après désignée « **la MEL** »

Et,

SGP DEVELOPPEMENT, Société par actions simplifiée, au capital de 100.000 euros, ayant son siège à SAINT DENIS (93200), Immeuble Moods, 2-4 mail de la Petite Espagne, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 918 206 111, représentée par Monsieur **Bernard CATHELAIN**, président de la SGP DEVELOPPEMENT.

Ci-après désignée « **SGP Dev** »

SGP Dev, l'État, la Région, la MEL 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° 2010-597 relative au Grand Paris, et notamment son article 7 ;
- 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 ;
- La Loi n° 2022-217, 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;
- La Loi n° 2023-1269, 27 décembre 2023, relative aux services express régionaux métropolitains ;
- 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 17 janvier 2024 portant nomination de Monsieur Bertrand GAUME 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) Hauts-de-France 2021-2027, signé le 9 janvier 2023;
- Le protocole d'accord pour l'avenant d'intégration du volet mobilités 2023-2027 au Contrat de plan Etat – Région signé le 26 avril 2024 ;
- 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 à la suite du 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 n°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 préfaisabilité ;
- 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 23 novembre 2021 ;
- La convention 21007810 signée le 25 novembre 2021 relative au financement de la première phase des études de faisabilité de déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille ;
- La délibération CS 2022-09 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 12 mai 2022 portant création d'une filiale de valorisation du patrimoine immatériel de la Société du Grand Paris, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie ;
- La délibération n° 2023.01324 relative à l'engagement de la Région Hauts-de-France en faveur du Service Express Régional et Métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille, adoptée par le Conseil Régional lors de sa réunion du 6 juillet 2023 ;
- La délibération n° 2023.01492 relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet, adoptée par le Conseil Régional lors de sa réunion du 5 octobre 2023 ;
- La délibération n° 23-C-0273 relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet adoptée par le Conseil Métropolitain en date du 20 octobre 2023 ;
- Les statuts constitutifs de la société SGP Développement (SGP Dev), société par actions simplifiée immatriculée au RCS de Bobigny ;
- La convention n° 230006737 relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet de Service Express Régional Métropolitain de Lille, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet et entrée en vigueur le 17 avril 2024.

SOMMAIRE

- 1 DEFINITIONS ET INTERPRETATIONS8**
 - 1.1 Définitions8
 - 1.2 Interprétations9
 - 1.3 Cadre légal9
- 2 OBJET10**
 - 2.1 Objet de la convention10
 - 2.2 Le projet de SERM Hauts-de-France10
- 3 DESCRIPTION DES ETUDES ET ATTENDUS DE LA PHASE D'APPROFONDISSEMENT11**
 - 3.1 Etudes et Attendus relatifs à la fiabilisation technique du projet confiés à SGP Dev dans le cadre de cette Phase d'approfondissement11
 - 3.2 Autres Etudes et Attendus de SGP Dev : procédures administratives, dialogue territorial, gouvernance, financement, etc14
 - 3.3 Dossier de Synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM15
 - 3.4 Etudes et Attendus relatifs à un ou des centres de maintenance de matériel roulant ferroviaire dans le cadre du projet de SERM15
 - 3.5 Programme d'études urbaines d'ensemble des quartiers de gare15
 - 3.6 Phasage et priorisation des PEM16
 - 3.7 Association de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions aux Etudes et Attendus16
- 4 DUREE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS17**
 - 4.1 Durée de la Convention17
 - 4.2 Durée de réalisation des Etudes et Attendus17
- 5 MODALITES DE PILOTAGE18**
- 6 FINANCEMENT DE L'OPERATION19**
 - 6.1 Assiette de financement19
 - 6.2 Plan de financement20
- 7 MODALITES DE FINANCEMENT DE SGP DEV PAR L'ETAT20**
 - 7.1 Appels de fonds20
 - 7.2 Délais de paiement23
 - 7.3 Gestion des écarts23

7.4	Bénéficiaires	23
7.5	Identification	23
7.6	Caducité des engagements financiers de l'Etat	23
8	MODIFICATION DE LA PRESENTE CONVENTION	24
9	COMMUNICATION	24
10	DROIT D'AUDIT DE L'ETAT	24
11	CONFIDENTIALITE	25
12	PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE	26
12.1	Libre usage par les Parties des éléments non protégés par des droit de propriété intellectuelle ou le secret des affaires	26
12.2	Propriété intellectuelle sur les Etudes Réalisées	26
12.3	Régime de propriété intellectuelle des Résultats et des Synthèses des Résultats	26
13	RESILIATION	27
14	RÈGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS	27
15	NOTIFICATIONS - CONTACTS	28
16	ANNEXES	28

PREAMBULE

Le SERM Hauts-de-France est un projet de service de mobilité multimodale basé sur un renforcement de l'offre ferroviaire, visant à offrir des opportunités de mobilité décarbonée aux habitants d'un bassin de vie transfrontalier de près de 4 millions d'habitants. En doublant l'offre de trains depuis et vers Lille et entre les pôles régionaux, le SERM Hauts-de-France proposera une alternative efficace à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien. Pour favoriser l'usage du train, le SERM améliorera également l'accès aux gares avec un renforcement de l'offre de transport existante et de nouvelles solutions de mobilité adaptées aux besoins de chacun. Pour accueillir ces différents modes de transport et optimiser leur liaison, le SERM favorisera la création ou l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux autour des gares. Il favorisera également le développement des quartiers de gare pour faciliter les parcours de chacun et accompagner un aménagement durable du nord de la région des Hauts-de-France.

Adopté en 2006, le Schéma Régional des Transports (SRT) de la Région Nord-Pas-de-Calais comportait déjà des éléments du projet de SERM actuel en abordant le besoin en infrastructure neuve, l'intermodalité et l'aménagement des quartiers de gare.

Figurant au Schéma Régional des Transports & Mobilités (SRTM) de la Région Nord-Pas-de-Calais de 2013, le projet de Réseau express Grand Lille (REGL), présenté en débat public au printemps 2015, propose la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais avec des connexions vers le nord, notamment la Belgique, via la construction d'une nouvelle gare souterraine à Lille.

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, en 2017 le REGL évolue et son périmètre s'élargit à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France.

Le projet, alors renommé Réseau express Hauts-de-France (REHF), est inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il évolue vers une ambition de développement des mobilités ferroviaires élargie à l'échelle de l'étoile ferroviaire de Lille, et intègre, en tant que "SEM de l'étoile ferroviaire de Lille" la vision du schéma directeur des étoiles ferroviaires et des services express métropolitains commandé par la ministre des Transports Elisabeth Borne à SNCF Réseau en 2020.

Les études d'opportunité puis de faisabilité confiées à SNCF Réseau permettent d'aboutir fin 2022 à un consensus de l'Etat, la Région Hauts-de-France et la Métropole Européenne de Lille sur une ambition de service, celle de doubler l'offre ferroviaire en heures de pointe et de la renforcer en heures creuses et le weekend.

En 2024, la Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et l'Etat décident de poursuivre les études précédentes dans le cadre du "Service express régional métropolitain Hauts-de-France", projet structurant de mobilité multimodale et de transformation des territoires de la région métropolitaine lilloise bâtie autour du renforcement de la desserte ferroviaire telle qu'imaginée dans les études de faisabilité précédentes, et d'inscrire ainsi le projet dans le cadre de la loi SERM promulguée en décembre 2023.

Une phase de consolidation, dont le pilotage est confié à la Société des grands projets, en coordination avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, est menée en 2024. Les missions confiées portent sur la conduite et l'état des lieux des études techniques, dans une perspective de stabilisation des hypothèses de trace du REHF, d'ouverture à la multimodalité et à l'intermodalité pour la constitution d'un schéma d'ensemble, la mise en œuvre d'un dialogue territorial et d'une phase de participation du public, le financement et le déploiement de la gouvernance du projet, dans la perspective d'une délivrance du statut de SERM par le Ministre délégué en charge des Transports (ci-après la « Phase de Consolidation »).

Cette phase doit aboutir au dépôt par la Région Hauts-de-France et la MEL de la demande de statut de SERM courant 2025. Cette demande vise à la délivrance de statut de SERM par arrêté du ministre chargé des transports. La SGP (ou SGP Dev) pourra alors, à la demande des collectivités locales être désignée comme maître d'ouvrage de la réalisation des infrastructures nouvelles (Réseau Express Hauts-de France). Les opérations ferroviaires sur le RFN et dans les gares existantes seront menées sous maîtrise d'ouvrage de respectivement SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Il apparaît que le dossier de synthèse visant l'obtention du statut de SERM pourrait être complété aussi bien avant qu'après son dépôt auprès de l'Etat. Dans ce contexte, il s'agit de préparer les demandes complémentaires qui pourraient précéder l'obtention du statut. Par ailleurs, il convient de souligner que les partenaires ont procédé à la signature de la première convention de financement relative au SERM Hauts-de-France, avant que l'Etat ne précise ses attendus concernant les dossiers visant l'obtention du statut de SERM.

Il est ainsi apparu nécessaire de financer cette phase d'approfondissement pour permettre à SGP Dev de poursuivre la réalisation des études et attendus nécessaires à l'obtention du statut de SERM. C'est l'objet des présentes.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

1 DEFINITIONS ET INTERPRETATIONS

1.1 Définitions

Annexe	Désigne une annexe à la Convention.
Article	Désigne un article de la Convention.
Convention	Désigne la présente convention, les Articles et les Annexes.
Connaissance Antérieure	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient leur forme, nature et support, qui sont incorporés aux Résultats mais qui ont été réalisés dans un cadre extérieur et indépendant de la Convention, tels que notamment les œuvres de l'esprit (en ce compris les logiciels et leur documentation), les bases de données, les marques, noms de domaine et autres signes distinctifs, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, les données et les informations, les études de trafic et d'exploitation, les données sur l'état du réseau ferroviaire et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens.
Comité de Pilotage ou COPIL	Désigne l'instance visée à l'Article 5
Comité technique de préfiguration ou COTEC	Désigne l'instance visée à l'Article 5
Date d'entrée en vigueur de la Convention	Désigne la date à laquelle la Convention entre en vigueur, telle que définie à l'Article 5
Diamétralisation / Services diamétralisés	Principe d'exploitation consistant à créer des services ferroviaires traversant la gare centrale par jonction de missions radiales. Lille Europe le permet, Lille Flandres ne le permet pas.
Dossier de Synthèse	Vise le dossier déposé en vue de l'obtention du statut de SERM dans les conditions visées à l'article L. 1215-8 du code des transports ainsi que l'ensemble des compléments qui pourront être apportés avant l'obtention du statut de SERM
Études Réalisées	Désignent les études protégées ou non par des droits de propriété intellectuelle, que les Parties ont fait réaliser préalablement à l'entrée en vigueur de la présente Convention ou qu'elles ont engagés en dehors de la présente Convention et qui sont strictement nécessaires à la réalisation des Études et Attendus. Les Études Réalisées constituent une catégorie spécifique des Connaissances Antérieures.
Études et Attendus	Désigne l'ensemble des études et attendus visées à l'Article 3 en vue de la réalisation de la Phase d'approfondissement
Euro Courant	Désigne l'unité monétaire constatée au moment des dépenses, intégrant la variation liée à l'inflation ou la déflation telle que décrite à l'Article 6.1
GIP	Désigne un groupement d'intérêt public visé à l'article L. 1215-8 du code des transports
Heures de pointe	Heures où les circulations ferroviaires sont les plus denses. Dans le cadre du SERM de l'étoile ferroviaire, 6 heures de pointe ont été retenues, de 6h00 à 9h00 le matin & de 16h00 à 19h00 le soir.
Heures creuses	Heures où les circulations ferroviaires sont les moins denses.
Information	Désigne toutes les informations ou données, quelle qu'en soit la nature

Confidentielle	ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises entre les Parties dans le cadre de la Convention.
JOB	Jour Ouvré de Base
Jour	Désigne un jour calendaire, c'est-à-dire tous les jours du calendrier de l'année, y compris les jours fériés, soit 365 jours par an ou 366 jours les années bissextiles.
Partenaire	Désigne les Parties en dehors de SGP Dev
Phase d'approfondissement	Désigne la phase qui prolonge la phase de consolidation et qui se termine à l'obtention du statut de SERM dans les conditions visées à l'Article 4.2
Phase d'Opérationnalisation	Désigne la phase qui démarre à la date de l'obtention du statut de SERM
Phase de Consolidation	A le sens indiqué en préambule
Protocole	Désigne le protocole à passer entre la SGP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 7
REHF	Désigne le réseau express Hauts-de-France soit le un barreau ferroviaire de près de 40 km entre Lille et Hénin-Beaumont comprenant la gare souterraine traversante au centre de Lille et une gare souterraine traversante à l'aéroport Lille-Lesquin
Réseau Ferré National ou RFN	Désigne le réseau ferré national dont la consistance est définie par le Décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du réseau ferré national
Résultat	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui résultent de l'exécution de la Convention, tels que, notamment, les œuvres, les logiciels, leurs mises à jour ou leurs nouvelles versions, les bases de données, les signes distinctifs, les noms de domaine, les informations, les sites internet, les rapports, les études, les marques, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété Intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, le droit à l'image des biens ou des personnes.
Solde	Désigne le restant à payer pour financement des Etudes et Attendus après déduction des appels de fonds déjà versés, dans les conditions prévues par l'Article 7.1.5.
SRT	Schéma Régional des Transports
SRTM	Schéma Régional des Transports & Mobilités
Structure Locale de Coordination	Désigne le groupement d'intérêt public ou toute autre structure locale de coordination au sens de l'article L. 1215-8 du code des transports.

1.2 Interprétations

Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscule définis dans la Convention auront la signification qui est portée à l'Article 1.1. Ils peuvent être utilisés indifféremment au singulier et au pluriel.

Les Annexes font partie intégrante de la Convention et ont la même valeur que les stipulations figurant dans les Articles, sauf stipulation expresse contraire.

En cas de contradiction entre une stipulation figurant dans un Article et celle d'une Annexe, les stipulations figurant dans les Articles prévalent.

1.3 Cadre légal

Ces dispositions seront revues pour traduire la nouvelle gouvernance, associant les collectivités, qui accompagnera le déploiement de toutes les capacités de la SGP sur l'ensemble du territoire national, Annexe à la délibération n° 2025.01294

conformément à l'annonce faite par le Ministre chargé des transports en clôture de la conférence " Ambition France Transports " le 9 juillet 2025.

2 OBJET

2.1 Objet de la convention

L'objet de la Convention est de définir les engagements réciproques des Parties concernant les conditions financières pour que SGP Dev mène à bien les Etudes et Attendus nécessaires à la Phase d'approfondissement.

La Convention définit :

- La consistance des Etudes et Attendus intéressant la Phase d'approfondissement ;
- L'assiette de financement et le plan de financement ;
- Un échéancier de paiement prévisionnel adapté au planning d'études envisagé.

En tant que financeur, l'État reconnaît l'obligation et la capacité de SGP Dev à prendre dès la signature de la convention, toutes dispositions et engagements pour mener à bien le projet, dans la limite des termes de la présente Convention.

SGP Dev réalise les Etudes et Attendus dans les conditions prévues par l'article 20-3 de la loi n° 2010-597.

2.2 Le projet de SERM Hauts-de-France

Le déploiement du SERM Hauts-de-France vise à procurer un choc d'offres de services par le développement d'une desserte de type « *mass transit* » permettant d'assurer l'attractivité du transport ferroviaire pour les déplacements du quotidien quels qu'ils soient en améliorant l'intermodalité et la multimodalité et en travaillant l'aménagement des pôles d'échange multimodaux et des quartiers de gares. L'enjeu porte ainsi sur le doublement de l'usage du transport ferroviaire, en cohérence avec les objectifs nationaux de report modal définis dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone.

Pour y parvenir, le déploiement du SERM Hauts-de-France doit correspondre à un service complet et intégré dans les systèmes de mobilité urbaine. Dans la continuité des initiatives locales d'intégration tarifaire et billettique, il devra proposer des modalités pratiques de voyage (information, tarification, billettique) simples et facilitantes pour les usagers.

Depuis et vers Lille, le SERM Hauts-de-France devra permettre d'offrir :

- Aux territoires du bassin de mobilité de l'aire métropolitaine : une desserte rapide au quart d'heure entre Lille et les pôles principaux (Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes) complétée, en alternance, par une desserte omnibus au quart d'heure et à la demi-heure en heures creuses ;
- Aux pôles régionaux : des liaisons rapides semi-directes cadencées à la demi-heure, vers et depuis Lille ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes (Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe) ;
- Le renforcement des dessertes de rocade, entre pôles régionaux sans passer par Lille ;
- La diamétralisation de nombreux trains à travers Lille permettant de relier sans correspondance les territoires sud et nord, est et ouest de la région métropolitaine lilloise.

Le SERM Hauts-de-France permettra le développement d'un système de mobilité complet avec une offre de service intermodale améliorée et efficace, ainsi que le développement d'un aménagement urbain durable avec comme nouvelle centralité, la gare.

Le développement de l'intermodalité autour des gares devra être concrétisé par un rabattement fluide grâce à des liaisons piétonnes et cyclables densifiées. Son efficacité sera également permise par un réaménagement des plans de transports collectifs urbains vers et depuis les gares et la mise en concordance des horaires de desserte, en lien avec les travaux de coopération entre autorités organisatrices

Annexe à la délibération n° 2025.01294

de la mobilité menés dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

En complément du réseau transports collectifs, et notamment dans les territoires plus ruraux, l'offre d'intermodalité du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur le développement du réseau des aires de covoiturage comme mode de rabattement vers les gares.

L'offre de service ferroviaire du SERM Hauts-de-France devra également être complétée par la poursuite du développement des voies réservées au covoiturage et, le cas échéant, la mise en œuvre de liaisons routières à haut niveau de service en complément de l'offre ferroviaire structurante, notamment dans les territoires où la desserte en train est inadaptée.

3 DESCRIPTION DES ETUDES ET ATTENDUS DE LA PHASE D'APPROFONDISSEMENT

Les Etudes et Attendus peuvent débuter dès la Date d'entrée en vigueur de la Convention. Ils portent sur différents volets des Etudes et Attendus décrits ci-après.

Les Etudes et Attendus portent sur un approfondissement d'études complémentaires aux Etudes Réalisées. A ce titre, les Parties communiquent l'ensemble des Etudes Réalisées qui pourraient être nécessaires pour la bonne réalisation des Etudes et Attendus de la Phase d'approfondissement.

3.1 Etudes et Attendus relatifs à la fiabilisation technique du projet confiés à SGP Dev dans le cadre de cette Phase d'approfondissement

En vue de l'obtention du statut de SERM, SGP Dev mène les Etudes et Attendus prévus au présent Article. Ces Etudes et Attendus s'inscrivent en prolongement de la Phase de Consolidation. Ils doivent notamment permettre de fiabiliser techniquement et financièrement ce qui apparaît nécessaire pour apporter des compléments à la demande de statut de SERM au regard des exigences de l'article L. 1215-6 du code des transports.

3.1.1 Etudes techniques d'infrastructures ferroviaires nouvelles (REHF)

Dans le cadre des études techniques d'infrastructures ferroviaires nouvelles (REHF) envisagées dans le projet de SERM, les Etudes et Attendus à mener par SGP Dev sont les suivants :

- Une étude de sécurité ferroviaire du REHF : Conformité aux réglementations en matière de sécurité des infrastructures et des équipements ferroviaires, étude de sûreté afin de confirmer la solution monotube versus bitubes et les éventuels puits de secours, d'émergences et de désenfumage des tunnels, à la suite des études de faisabilité phase 1 menées par SNCF Réseau et des Etudes Réalisées en phase de consolidation par SGP Dev ;
- Une étude de faisabilité concernant la gare nouvelle de l'aéroport Lille-Lesquin du REHF, afin de stabiliser son positionnement, qui fait encore l'objet de plusieurs scénarios à l'issue des Etudes réalisées en phase de consolidation par SGP Dev ;
- Les acquisitions de données strictement nécessaires à la fiabilisation du tracé et du coût du REHF et de ses ouvrages (géotechniques, hydrologiques, topographiques et bâtis), en deux phases, selon une priorisation définie par SGP dev ;
- La réalisation d'un inventaire faune-flore, afin de fiabiliser le tracé du REHF, celui-ci interceptant des secteurs inventoriés et protégés (zones humides, ZNIEFF de type 1, ...).

SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.1.2 Etudes des options alternatives au projet de SERM tel qu'étudié en phase de consolidation

Dans le cadre des études techniques d'approfondissement du SERM Hauts-de-France, il est nécessaire d'étudier les options permettant de réduire le coût des travaux à mener sur les infrastructures ferroviaires au titre du projet de SERM, tout en gardant comme objectif de transporter deux fois plus de voyageurs via le mode ferré à l'horizon de mise en service du SERM.

Il sera notamment étudié l'impact de l'affectation de matériel roulant plus capacitaire et moins long sur les

travaux d'infrastructures que ce soit sur le RFN par SNCF Réseau et par SNCF Gares & Connexions (limitation des travaux sur les quais des gares & haltes existantes, réduction des travaux de modification de plan de voies des gares par diminution du nombre de missions voyageurs) dans les conditions visées à l'Article 3.7 ou sur le REHF et ses deux gares nouvelles par SGP Dev (réduction du nombre de missions, réduction du nombre de quais, réduction de la longueur des quais, ...). L'impact sur les coûts d'exploitation sera également étudié. SGP Dev tiendra compte des scénarios de SNCF Réseau relatifs aux enjeux de modernisation de la signalisation.

SGP Dev pourra également proposer un scénario alternatif fondé sur la complémentarité entre le mode routier et le mode ferroviaire (par exemple comprenant un renfort routier en heure creuse et sur certaines origines-destinations où le réseau routier n'est pas saturé en complément de l'offre ferroviaire).

SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7, notamment dans le but d'assembler l'ensemble des éléments au titre des scénarios alternatifs étudiés.

3.1.3 Etudes et Attendus portant sur les mobilités hors ferroviaire et hors études portant sur l'adaptation d'une gare et d'un PEM existant

Dans le cadre des études techniques, SGP Dev étudie en lien avec avec la Région Hauts de France et les AOM partenaires les options multimodales alternatives ou complémentaires à l'infrastructure ferroviaire afin de compléter et fiabiliser le schéma d'ensemble du SERM Hauts-de-France.

Ce programme d'études sur les mobilités multimodales et intermodales est mené par SGP Dev, en charge de la consolidation globale des études multimodales menées en propre par SGP Dev ou des Etudes Réalisées par les Partenaires.

Les études sur les mobilités hors ferroviaire comprennent :

- La réalisation par SGP Dev d'études permettant de proposer des compléments ou des modifications au réseau de services express routiers régional sur le territoire du SERM Hauts-de-France (réseau de cars express par exemple) ;
- La consolidation par SGP Dev des Etudes Réalisées menées par les Partenaires du projet au sein d'un projet stratégique pour le développement du covoiturage sur l'ensemble du territoire du SERM, y compris le plan d'action associé et les études exploratoires des voies dynamiques de covoiturage et covoiturage solidaire. SGP Dev pourra réaliser les Etudes et Attendus manquant et nécessaires au Dossier de Synthèse ;
- La réalisation des études permettant de définir le réseau structurant des aménagements cyclables sur le territoire du SERM Hauts-de-France. Il sera porté une attention particulière au diagnostic de l'existant et à l'identification des démarches existantes, notamment celles menées par la Région Hauts de France et les collectivités au titre du plan vélo régional. Ces études permettront la production de l'offre vélo du SERM Hauts-de-France en concertation avec l'ensemble des acteurs (évolutions de l'existant en lien avec l'offre SERM, identification des pôles clés sur lesquels favoriser le rabattement vélo, traitement du stationnement vélo dans les pôles d'échanges en articulation avec les études sur les pôles, identification des services ou améliorations de service à apporter) ;
- La réalisation des études permettant de proposer à l'échelle du SERM un cadre commun relatif à l'enjeux de stationnement de véhicules particuliers. Ces études, réalisées en étroite collaboration avec les EPCI et les gestionnaires de voiries, doivent permettre de prendre en compte la spécificité de chaque territoire, les politiques de stationnement en cours et de faire des propositions afin de favoriser le report modal à l'échelle du SERM ;
- L'accompagnement de chaque AOM dans l'étude du rabattement TCUI/TCUI pour couvrir les modes TC au-delà du quartier de gare et de l'éventuel projet de PEM et améliorer les reports modaux de la voiture particulière aux autres modes : diagnostic des réseaux existants, fréquentation, usages en rabattement vers les gares, objectifs d'évolution de ce mode à horizon SERM Hauts-de-France, prescriptions d'évolution du réseau adaptées pour chaque territoire et mise en cohérence avec les autres modes de rabattement. Ces études doivent permettre la consolidation par SGP Dev d'une vision d'ensemble du rabattement TCUI/TCUI à l'échelle du SERM.

Ces Etudes et Attendus doivent permettre d'améliorer le Dossier de Synthèse de préparer les échanges avec l'Etat sur la multimodalité ainsi que sur la prise en compte des autres moyens de transport hors Annexe à la délibération n° 2025.01294

ferroviaire, en s'assurant de leur connexion aux gares et aux PEM existants avec SNCF Gares & Connexions.

SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7

3.1.4 **Réalisation d'un schéma directeur d'ensemble de traitement, de sécurisation ou de suppression des passages à niveau**

Dans le cadre des études techniques, SGP Dev réalise un schéma directeur d'ensemble de traitement, sécurisation ou de suppression des passages à niveau. Ces études doivent permettre de fiabiliser les estimations des coûts d'investissement conformément aux attendus du Dossier de Synthèse.

Ce schéma directeur sera réalisé en trois grandes phases :

1/ L'analyse d'ensemble territoriale des points de croisement entre le RFN et le réseau routier, afin de définir des pistes d'optimisation des circulations routières en interface avec le réseau ferroviaire.

Cette analyse sera menée sur la base des données routières les plus récentes à disposition des différents gestionnaires de voirie (départements du Nord et du Pas-de-Calais, MEL, autres gestionnaires de voirie communales et intercommunales), mais aussi de données de prévisions de trafic.

Elle mobilisera ainsi les outils de modélisation existants sur certains des territoires du SERM, notamment les modèles routiers ou multimodaux de la MEL et de l'agence d'urbanisme de l'Artois, sur deux territoires couvrant 68 des 93 gares du SERM.

L'objectif est de projeter différents scénarios d'évolution des trafics routiers au droit des franchissements du réseau ferroviaire, que ce soit sur les points de passage dénivelés ou à niveau, selon deux aspects :

- En volume absolu de trafic, le SERM ayant pour objectif de réduire le trafic routier en cohérence avec les objectifs de décarbonation des transports ;
- En répartition des trafics routiers, pour favoriser la réduction du nombre de points de franchissement du réseau ferroviaire pour les trafics de moyenne et longue distance, tout en permettant des franchissements sécurisés en particulier pour les modes actifs afin de résorber l'effet de coupure urbaine des infrastructures ferroviaires.

En particulier concernant les PN proches de gares, ces réflexions pourront être menées dans le cadre du travail partenarial conduit sur les quartiers de gares et décrit précédemment.

2/ Des analyses de sécurité PN par PN, en s'appuyant sur le travail conduit par SNCF Réseau dans le cadre de la phase de faisabilité de l'étoile ferroviaire de Lille, en l'actualisant sur la base de l'analyse précédente tenant compte de scénarios de projections de trafic routier et de la mise à jour du guide de l'EPSF sur la sécurité des passages à niveaux.

3/ Un programme de traitement, de sécurisation et de suppression actualisé en tenant compte des conclusions des étapes précédentes. Ce programme permettra d'établir une priorisation et une chronique de traitement des PN, en tenant compte du phasage de mise en service du SERM, ainsi qu'une évaluation financière plus précise de ce programme, construite sur la base de ratios en phase de faisabilité.

Ce programme d'études sera mené par SGP Dev, qui s'assurera de la bonne association des collectivités et gestionnaires de voirie, et de SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de SNCF Gares & Connexions dans le cas des PN de gares.

SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.1.5 **Evaluation des effets socio-économiques du SERM Hauts-de-France par SGP Dev**

La réalisation des **études concourant à l'évaluation des effets socio-économiques** du SERM Hauts-de-

France et en particulier le bilan socio-économique à l'échelle de l'ensemble du SERM, permettant d'asseoir sa justification est confiée à SGP Dev. Sont prévus à ce titre :

- Le pilotage d'une démarche partenariale sur les modèles de trafic, visant au partage de données d'entrée par les différents acteurs, au cadrage commun des hypothèses prospectives, et à la réalisation d'un **modèle de trafic multimodal** partagé à l'échelle du SERM Hauts-de-France ;
- La réalisation d'études sur les effets urbains du SERM Hauts-de-France à travers une **modélisation de type LUTI** (Land Use Transport Interaction) et son exploitation pour évaluer les éventuels « effets d'agglomérations » ;
- La réalisation d'une évaluation socio-économique du SERM, incluant un **bilan socio-économique du SERM**, calculé selon le référentiel méthodologique de l'instruction cadre du 16 juin 2014 et selon les avancées du Groupe de travail national dédié à la méthodologie de l'évaluation socio-économique pour les SERM.

Le but de ces Etudes et Attendus est de préciser techniquement le projet sur la base de l'évaluation de ses effets sur le territoire en particulier son tracé et son coût présentés dans le dossier de Synthèse. SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.2 Autres Etudes et Attendus de SGP Dev : procédures administratives, dialogue territorial, gouvernance, financement, etc

- Réflexions sur l'**articulation des procédures administratives, dont environnementale** : ces Etudes et Attendus doivent permettre de fiabiliser le tracé du REHF et son coût présentés dans le Dossier de Synthèse, ainsi que son planning de déploiement en fonction des scénarios techniques retenus et de l'arbitrage sur le cadre du SERM (plan-programme ou projet) ;
- La **maitrise du foncier** : dans la continuité des Etudes Réalisées au cours de la phase de consolidation, SGP Dev poursuit l'analyse de la dureté foncière, met à jour les informations foncières (cartographies et données attributaires) sur le système d'information géographique, met en place un dispositif de veille avec les communes et réalise des analyses d'opportunité qui sont portés à la connaissance des partenaires. Ces études sont mises à jour en fonction du ou des scénarios retenus afin de permettre la sécurisation des emprises nécessaires au déploiement des aménagements ferroviaires du SERM et la fiabilisation du coût global du projet ;
- La **poursuite, le renfort et la déclinaison locale du dialogue territorial** afin d'associer et de partager avec une majorité d'acteurs locaux les résultats de la phase de consolidation qui figureront dans le Dossier de Synthèse. Ces échanges autour du Dossier de Synthèse devront être menés a minima avec toutes les parties prenantes concernées par le SERM Hauts-de-France, y compris sur le territoire belge, et notamment : les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de la mobilité, les acteurs locaux économiques, sociaux et associatifs, les citoyens et usagers. Ce dialogue territorial aura pour objectifs d'assurer l'adhésion des territoires et du grand public au projet tel que présenté dans le Dossier de Synthèse et de l'enrichir ;
- Approfondissement de la réflexion sur la mise en place de la **gouvernance** du SERM Hauts-de-France : rédaction du corpus conventionnel de gouvernance du SERM, complément du schéma de gouvernance défini en Phase de Consolidation, en lien avec le groupe de travail national SGP-SNCF sur la gouvernance des SERM. Pour mener à bien cette réflexion, SGP Dev travaille conjointement avec les potentiels maîtres d'ouvrage des infrastructures du SERM Hauts de France et notamment SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- **Approfondissement du plan de financement** des phases ultérieures du projet, en poursuivant le développement des pistes de financement au niveau local, national et européen afin de préciser le Dossier de Synthèse sur ces éléments et répondre aux éventuels besoins de complément de l'Etat avant la délivrance du statut ;
- La poursuite **d'études relatives aux services voyageurs dans une démarche d'intégration à l'échelle du SERM Hauts-de-France**. Ce programme sera mis en œuvre en partenariat avec Hauts de France Mobilité, par exemple pour mener une étude prospective de l'impact d'une mise en œuvre d'un titre unique régional ou à l'échelle du SERM, mais aussi pour s'appuyer sur les outils existants que le syndicat mixte pilote sur le schéma directeur billettique, la tarification, l'information voyageurs

multimodale et la plateforme Pass Pass notamment, en se projetant dans la vision de long terme du SERM.

Une attention particulière sera portée à l'intégration des plateformes d'information transfrontalières, notamment au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, afin de fluidifier les informations entre la France et la Belgique, malgré les défis liés à l'utilisation de deux langues.

L'objectif final est de proposer une solution robuste et accessible qui facilite la planification des déplacements intermodaux, renforce la résilience face aux imprévus, et promeut une mobilité inclusive et efficace à l'échelle régionale.

Ces Etudes et Attendus viendront compléter les attendus du Dossier de Synthèse concernant les conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique visés à l'article L. 1215-6 du code des transports. SGP Dev associe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.3 Dossier de Synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM

SGP Dev s'occupe de collecter et synthétiser l'ensemble des Etudes et Attendus, les Etudes Réalisées et les autres éléments produits dans le cadre de la précédente convention de financement relative à la phase de consolidation du SERM, ainsi que les Etudes et Attendus produits par les autres Parties afin de renforcer le Dossier de Synthèse et apporter des éléments complémentaires dans le cadre des échanges avec les autorités en charge de l'instruction de ce dossier.

3.4 Etudes et Attendus relatifs à un ou des centres de maintenance de matériel roulant ferroviaire dans le cadre du projet de SERM

Afin de prendre en compte les besoins en termes de centre de maintenance dans la demande de statut de SERM et d'inclure le coût et les délais de réalisation afférents, SGP Dev mène, en lien avec la Région Hauts de France, un programme d'étude de faisabilité du (ou des) centre(s) de maintenance. Ces études sont réalisées dans la limite des besoins justifiés par la nécessité de fiabiliser le coût du ou des centres de maintenance nécessaires au SERM ainsi que des besoins de SNCF Réseau pour la réalisation de ses études d'exploitaiton « microscopiques ».

Ce programme porte dans un premier temps sur l'identification des besoins de maintenance et de remisages supplémentaires, l'identification des possibilités de localisation des nouvelles capacités à construire et/ou d'extension de sites existants, le choix d'un ou deux sites d'implantation parmi les sites préférentiels identifiés à ce stade, et dans un second temps sur l'études des mouvements techniques, le dimensionnement des bâtiments, l'identification des besoins en équipement, l'identification des fonctionnalités du SMR, méthode constructive, planning, cout, risques. SGP Dev associe SNCF Réseau dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.5 Programme d'études urbaines d'ensemble des quartiers de gare

La mise en œuvre du SERM s'accompagne de la réalisation d'études sur les sujets d'aménagement urbain. Dans un premier temps seront réalisées des études globales programmatiques des quartiers de gare, permettant la réalisation de schémas d'ensemble et la priorisation des études opérationnelles à mener par la suite dans les conditions visées ci-dessous.

1/ Réalisation par SGP Dev, en lien étroit avec la Région Hauts de France, des études permettant de proposer aux EPCI un **schéma d'ensemble des quartiers de gare** sur le volet urbain comme sur le volet mobilité, sur l'ensemble du périmètre du SERM Hauts-de-France. Ce schéma d'ensemble permettra d'établir :

- Des objectifs harmonisés en matière de développement urbain et de mobilité à toutes les échelles du projet de SERM Hauts-de-France (périmètre d'ensemble SERM, axe/corridor de transport, quartiers de gare et pôle d'échanges) ;
- Une structuration de la méthode de pilotage générale des quartiers de gare, notamment les outils et acteurs à mobiliser selon les échelles et les étapes des projets ;
- Un phasage et un planning global qui identifiera les quartiers de gare stratégiques ou prioritaires, en accord avec les EPCI concernées, la Région et l'Etat. L'évaluation des coûts de mise en œuvre et les modalités de financement seront également traitées dans le cadre de

cette mission.

2/ Réalisation **sur les quartiers de gare identifiés comme stratégiques** dans le schéma d'ensemble, des études suivantes :

- Une analyse du site et de son environnement (diagnostic urbain, paysager, socio-économique et mobilité) ainsi qu'une identification des enjeux du quartier en matière d'aménagement et d'accessibilité du quartier de gare. Un diagnostic foncier et des études capacitaires sur les gisements prioritaires identifiés et l'identification des surfaces foncières nécessaires à la réalisation du schéma de référence des aménagements du quartier ;
- Une identification des objectifs à l'horizon de la mise en œuvre du SERM Hauts-de-France et l'élaboration des orientations pour l'aménagement du quartier de gare, de la programmation d'ensemble ainsi que d'un programme d'aménagement fonctionnel par mode ;
- Le montage opérationnel du quartier de gare répondant aux fonctionnalités et objectifs de développement du futur quartier de gare : chiffrage prévisionnel et durée prévisionnelle des actions d'aménagement envisagées, définition des maitrises d'ouvrage, pilotage d'ensemble, financement, concertation des citoyens et des parties prenantes locales, pour le périmètre du quartier de gare.

Les Etudes et Attendus visés au présent Article sont menées par SGP Dev en associant l'ensemble des acteurs concernés, en particulier la Région Hauts de France, en tant que chef de file la mobilité régionale et SNCF Gares & Connexions en tant que responsable des études sur les gares et PEM existants.

Ces Etudes et Attendus viendront compléter le Dossier de Synthèse sur les impacts urbains du projet SERM notamment sur les effets de l'étalement urbain.

3.6 Phasage et priorisation des PEM

1/ Dans le cadre de l'élaboration du Dossier de Synthèse, SGP Dev réalise les études des nouveaux PEM prévus par le projet de SERM Hauts-de-France.

SGP Dev réalise les études nécessaires à l'élaboration du Dossier de Synthèse pour les PEM Routiers (non ferroviaires).

SGP Dev et SNCF Gares & Connexions proposent à l'ensemble des parties des objectifs harmonisés et adaptés au territoire en matière de PEM.

SGP Dev fournit l'ensemble des études et éléments nécessaires qu'elle réalise dans le cadre de ses missions pour le SERM Hauts de France à SNCF Gares & Connexions pour permettre à cette dernière de réaliser l'ensemble des études de PEM et gares existantes dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de statut de SERM.

2/ SGP Dev établit avec SNCF Gares & Connexions un phasage et un planning global qui identifiera les pôles d'échange multimodaux stratégiques et prioritaires, en fonction du phasage de l'offre de transport, de la consolidation de l'offre de transport globale liée au SERM Hauts-de-France et de la priorisation des investissements.

La réalisation de ces études prend en compte le SRADDET des Hauts-de-France, modifié en 2024, ainsi que les Contrats Opérationnels de Mobilités pilotés par le Conseil Régional. SGP Dev associe SNCF Gares & Connexions dans les conditions visées à l'Article 3.7.

3.7 Association de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions aux Etudes et Attendus

Pour la bonne réalisation des Etudes et Attendus, qui portent sur le RFN ou sur les gares ferroviaires (y compris les ouvrages qui l'intégreront à terme) et afin de respecter les compétences de chaque entité, SGP Dev conclut avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions un Protocole pour définir les modalités de collaboration ainsi que la comitologie associée. Les Partenaires sont informés de la conclusion du Protocole et seront pleinement associés à la comitologie mise en place dans ce cadre.

Il est entendu par les Parties que l'intervention de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, au travers
Annexe à la délibération n° 2025.01294

du Protocole donnera lieu à une convention de financement spécifique entre l'Etat, les collectivités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

4 DUREE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS

4.1 Durée de la Convention

La présente convention prend effet à compter de la notification réalisée à l'ensemble des parties par le dernier des signataires et prend fin à la date de versement du solde conformément à l'Article 7.1.5.

Par exception, les dispositions relatives à la propriété intellectuelle, à la confidentialité et au droit d'audit des Partenaires demeurent applicables au-delà de l'expiration de la Convention pour les durées qui leur sont propres, stipulées aux Articles 1011 et 12.

4.2 Durée de réalisation des Etudes et Attendus

4.2.1 Principes généraux

La durée prévisionnelle de réalisation des Etudes et Attendus est de **26 mois** à compter de la Date d'entrée en vigueur de la Convention. Le montant prévisionnel des dépenses lors de la première puis de la deuxième année sont présentés en annexe 1.

Le déroulement des Etudes et Attendus est phasé selon le planning prévisionnel en Annexe 4.

Tout retard qui ne pourrait être rattrapé avant le terme du délai prévisionnel et qui aura un impact sur la date d'obtention du statut de SERM devra être porté à la connaissance des Partenaires de l'opération, sous la forme d'une note synthétique.

Sous réserve de la revoyure des Parties à la date du dépôt du Dossier de Synthèse dans les conditions prévues à l'Article 4.2.2, Les Etudes et Attendus prennent fin à la date d'obtention du statut. Par exception, elles pourront se prolonger au-delà de cette date dans les conditions visées à l'Article 4.2.3.

De même, l'engagement des études suivantes, non indispensables pour le dossier de synthèse est conditionné par la clause de revoyure :

-
- Etudes techniques d'infrastructures ferroviaires nouvelles (3.1.1), à l'exclusion des acquisitions de données de priorité 1 ; Schéma directeur d'ensemble de traitement, de sécurisation ou de suppression des passages à niveau – Un programme de traitement, de sécurisation et de suppression (3.1.4.3) ;
- Programme d'étude urbaine d'ensemble des quartiers de gare – schéma d'ensemble des quartiers de gare identifiés comme stratégiques (3.5.2) ;
- Centre de maintenance du matériel roulant ferroviaire – second temps des études (3.4)
- Phasage et priorisation des PEM – Phasage et planning global (3.6.2)

4.2.2 Revoyure des Parties à la date de dépôt du Dossier de Synthèse

Si l'ensemble des Etudes et Attendus visées à l'Article 3 ne sont pas terminés à cette date, les Parties se rencontrent pour voir les suites à donner aux Etudes et Attendus dont la poursuite pourrait s'avérer nécessaires à l'obtention du statut de SERM notamment pour compléter le Dossier de Synthèse ou pour participer aux éventuels échanges avec les services en charge de l'instruction de la demande de statut de SERM. Dans ce cas, les Parties peuvent alternativement :

- décider sur simple accord de l'ensemble des Parties de poursuivre la Phase d'Approfondissement. Dans ce cas, la durée de réalisation des Etudes et Attendus est prolongée jusqu'à la date d'obtention du statut de SERM ;
- suspendre l'exécution de la Convention, sur simple accord de l'ensemble des Parties, jusqu'à la date d'obtention du statut de SERM. Dans ce cas, les Parties se revoient dans les conditions visées à l'Article 4.2.3 ;

- mettre fin à la présente Convention. Dans ce cas, le Solde est versé dans les conditions visées à l'Article 7.1.5. Les Parties pourront alors passer une autre convention de financement pour intégrer les Etudes et Attendus non réalisés dans le cadre de la présente Convention.

4.2.3 Revoiyure des Parties à la date d'obtention du statut de SERM

A la date de l'obtention du dossier de statut, si les Parties n'ont pas mis fin à la Convention et que l'ensemble des Etudes et Attendus visées à l'Article 3 ne sont pas terminés à cette date, les Parties se rencontrent pour envisager les suites à donner aux Etudes et Attendus qui pourraient s'avérer nécessaire dans la Phase d'Opérationnalisation du SERM.

Pour ces Etudes et Attendus, les Parties peuvent :

- Soit décider sur simple accord de l'ensemble des Parties de poursuivre la réalisation des Etudes et Attendus dans le cadre de la présente Convention ;
- Soit de mettre fin à la présente Convention. Dans ce cas, le Solde est versé dans les conditions visées à l'Article 7.1.5. Les Parties pourront alors passer une autre convention de financement pour intégrer les Etudes et Attendus non réalisés dans le cadre de la présente Convention.

5 MODALITES DE PILOTAGE

Le suivi des Etudes et Attendus objets de la présente convention, porte à la fois sur ses aspects techniques, financiers et sur l'avancement de la Phase d'approfondissement.

Le suivi de l'opération est assuré par un comité de pilotage (COPIL) et un comité technique et financier (COTEC) préparatoire au COPIL, composé des représentants de l'ensemble des Partenaires.

Un Comité des Partenaires auquel seront invités tous les acteurs concernés par le SERM Hauts-de-France, y compris les acteurs frontaliers, sera organisée autant que de besoin pour partager les avancées des Etudes et Attendus validées en COPIL.

Cette comitologie est complétée par une **réunion technique des Partenaires**, rassemblant les référents transversaux désignés par chaque partie. Cette réunion est organisée par SGP Dev bi mensuellement ou mensuellement, en accord avec les Partenaires. Elle constituera le cadre de coordination général de la démarche, permettant de partager les points d'avancement, d'identifier les sujets transversaux, de suivre les calendriers, de traiter les éventuels points de blocage et de préparer les grandes étapes de validation.

En complément, des **groupes de travail (GT) thématiques** seront réunis à l'initiative de SGP Dev ou à la demande des Partenaires, en fonction des besoins identifiés. Afin d'assurer la qualité des échanges, SGP Dev s'engage à transmettre l'ordre du jour et les éléments nécessaires à la compréhension des problématiques au minimum 5 jours les réunions du groupe de travail.

A la demande des Partenaires, SGP Dev pourra organiser des réunions de présentation des études, notamment lorsque les sujets à traiter par les études nécessiteront des échanges associant toutes les parties ou des discussions et réflexions bipartites.

Dans le cadre de ce processus d'étude partenarial et itératif, chaque partie s'engage, dans le respect des compétences et prérogatives de chacun, à contribuer activement aux travaux, à être force de propositions et à coopérer pleinement au partage des données, à la construction des hypothèses et à l'analyse des résultats.

Le COTEC, composé des représentants des signataires de la présente convention, sera chargé d'accompagner SGP Dev, au fur et à mesure de la réalisation des Etudes et Attendus. 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 dans une régularité à définir par les Parties, afin de réaliser un point sur l'avancement des Etudes et Attendus. Le COTEC pourra également se réunir à la demande d'une Partie, avec un préavis d'un mois. 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.

Le COPIL a pour mission de :

- Veiller au bon déroulement des Etudes et Attendus ;
- Statuer sur d'éventuelles évolutions à apporter aux Etudes et Attendus, à son financement et à son calendrier de réalisation, ;
- Approuver la stratégie de valorisation des effets socio-économiques et environnementaux du projet afin d'obtenir le statut de SERM.

Le COPIL se réunira, a minima, au début et à la fin des études ainsi que deux fois par an mais il pourra également se réunir :

- À l'initiative de SGP Dev avec un préavis de 1 mois,
- À l'initiative des Partenaires avec un préavis de 1 mois.

A l'occasion des réunions de comité de pilotage et de comité technique, SGP Dev fournira les documents de présentation (aux formats papier et/ou numérique), relatif à l'avancement technique et financier de l'opération, comprenant :

- Le calendrier à jour des études réalisées ;
- La date prévisionnelle du dépôt de la demande de statut et postérieurement à son dépôt l'avancement des échanges avec l'Etat et les éventuels ajouts complémentaires à apporter ;
- 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 SGP Dev 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 à l'ensemble des Partenaires.

SGP Dev assure le secrétariat des COPIL, COTEC, GT et Comité des Partenaires.

Enfin, la poursuite du dialogue territorial à l'échelle des EPCI, des AOM et des autres acteurs du territoire décrit à l'Article 3.2 permettra d'assurer la continuité des échanges de proximité sur l'ensemble des enjeux du SERM.

SGP Dev invite SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à la comitologie prévue à la présente Convention pour suivre l'achèvement des missions nécessaires à la Phase d'Approfondissement. Le cas échéant, SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les Partenaires pourront utilement mutualiser les comitologies prévues dans la présente Convention, ainsi que dans le Protocole et toute autre convention afférente. Cette mutualisation portera uniquement sur les sujets qui concernent les Parties, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

6 FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

L'estimation du coût des Etudes et Attendus visées par la présente convention est estimée à 10 325 000 € courants

Le montant en Euro Courant visé ci-avant tient compte de la valeur du dernier indice ING de [01/25] et d'un taux d'indexation de 2% en 2025 et 2026 et 2,2% par an à compter de 2027.

La présente convention vaut engagement de l'Etat à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des Etudes et Attendus, dont le coût est estimé à 10 325 000 € courants.

Les engagements de l'Etat visés ci-dessus débutent à la Date d'entrée en vigueur de la Convention.

Le détail du coût estimatif est précisé en Annexe 1.

Toutes dépenses effectuées par SGP Dev par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention et en vue de la réalisation des études visées par elle, 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. Ces dépenses sont prises en compte à compter de la date suivante : 01/08/2025

6.2 Plan de financement

La clé de répartition du financement de la présente Convention est la suivante :

Parties	Clé de repartition (%)	Besoin de financement*
État	100 %	10 325 000 €
TOTAL	100 %	10 325 000 €

* En euros janvier 2025

7 MODALITES DE FINANCEMENT DE SGP DEV PAR L'ETAT

7.1 Appels de fonds

7.1.1 Stipulations générales

SGP Dev procède auprès de l'Etat à des appels de fonds en faisant référence à la Convention pour le règlement du montant prévisionnel visé à l'Article 6.1 dans les conditions prévues au présent Article.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3.

7.1.2 Informations concernant le financement de l'Etat

Pour l'exercice des Etudes et Attendus SGP Dev perçoit un financement de l'État sur le budget du programme 203 (« infrastructures et services de transports »), action 41 (« infrastructures ferroviaires »).

L'opération est financée sur les crédits non affectés du BOP 203, sous action 0203-41-01, code d'activité 020341NC59C1.

Le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement est chargé de l'exécution de la Convention pour l'Etat.

Le comptable assignataire est Monsieur le Directeur Régional des Finances Publiques des Hauts-de-France.

7.1.3 Modalités de versement de l'avance

Annexe à la délibération n° 2025.01294

A la date de prise d'effet de la Convention visée à l'Article 4, SGP Dev effectue un premier appel de fonds sous forme de demande d'avance et sur présentation d'une attestation d'engagement des Études ou des Attendus signée par le représentant de SGP Dev.

Cette avance correspond à 20% du montant visé à l'Article 6.1. Le montant de cette avance et son échéance prévisionnelle est précisé dans l'Annexe 3.

L'avance consentie au titre du présent Article est intégralement déduite du premier acompte versé dans les conditions prévues par l'Article 7.1.4.

7.1.4 Modalités de versement des appels de fonds

Les appels de fonds sont faits sur la base du pourcentage d'avancement des Études et Attendus. SGP Dev produit à l'appui de ses appels de fonds une attestation d'avancement sur la base du modèle en Annexe 2.

Lorsqu'un avancement de 70% des Etudes et Attendus a été atteint, SGP Dev procède à des appels de fond sous forme de facture.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95% du montant en Euros Courants visé à l'Article 6.1.

7.1.5 Modalité de règlement du Solde

Le versement du Solde du périmètre de SGP Dev est réglé après la première des deux dates suivantes

- l'achèvement de l'intégralité des Études et Attendus ;
- l'obtention du statut de SERM sous réserve que les Parties décident de ne pas poursuivre les Etudes et Attendus nécessaire à la Phase d'Opérationnalisation du SERM dans le cadre de la présente convention dans les conditions visées à l'Article 4.2.

a) Versement du Solde à l'achèvement de l'intégralité des Etudes et Attendus

Dans un délai de douze (12) mois à compter de la date d'achèvement des Études et Attendus, SGP Dev transmet :

- les documents de synthèse des Études et Attendus dans leur version définitive ;
- un état récapitulatif détaillé et certifié exact par son comptable assignataire ou son commissaire aux comptes des Études et Attendus et dépenses réalisées ;
- la justification de la totalité des dépenses effectuées avec la copie des factures acquittées et les pièces justificatives non encore produites et la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

L'ensemble des factures et justificatifs doit être établi au nom de SGP Dev.

Le Solde du montant des Études et Attendus a un caractère définitif. Aucune pièce justificative supplémentaire transmise après le versement du Solde ne sera prise en compte et ne donnera lieu à un versement rectificatif du Solde de la subvention.

b) Versement du solde à l'obtention du statut de SERM en l'absence de décision de poursuite des Etudes et Attendus

Sous réserve d'une décision des Parties de ne pas poursuivre les Etudes et Attendus nécessaires à la Phase d'Opérationnalisation du SERM, SGP Dev demande le versement du Solde qui correspond alors au montant des Etudes et Attendus réalisés à la date d'obtention du Statut.

Dans ce cas, dans un délai de douze (12) mois à compter de la date d'obtention du statut de SERM, SGP Dev transmet :

- les documents de synthèse des Études et Attendus réalisées à la date d'obtention du statut de SERM ;
- un état récapitulatif détaillé et certifié exact par son comptable assignataire ou son commissaire aux comptes des Études et Attendus et dépenses réalisées, à la date d'obtention du statut de SERM ;
- la justification de la totalité des dépenses effectuées avec la copie des factures acquittées et les pièces justificatives non encore produites et la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

L'ensemble des factures et justificatifs doit être établi au nom de SGP Dev.

Le Solde du montant des Études et Attendus a un caractère définitif. Aucune pièce justificative supplémentaire transmise après le versement du Solde ne sera prise en compte et ne donnera lieu à un versement rectificatif du Solde de la subvention.

c) Trop perçu

Sur la base de ces pièces, SGP Dev procède à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du Solde ou le cas échéant au remboursement du trop-perçu. En cas de trop perçu un titre de perception sera émis par les services de l'Etat auprès de SGP. Dans ce dernier cas, le paiement est effectué par virement bancaire à :

Titulaire	SIRET	TVA Communautaire
État	130 006 380 00013	/

7.1.6 Transmission des appels de fonds

Les documents visés aux Articles 7.1.3, 7.1.4 et 7.1.5 doivent être transmis par adresse électronique par SGP Dev pour permettre aux services de l'Etat de procéder au paiement des financements.

La domiciliation de l'Etat pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse	Service administratif responsable du suivi des appels de fonds	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
État	DREAL Hauts-de-France 44 Rue de Tournai - CS 40259 59019 Lille Cedex	Service Mobilité et Infrastructures	Tél : 03.20.40.55.87 un.pfcp.smi.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

Les factures d'appels de fonds adressées à l'Etat sont envoyées par courriel avec accusé de réception à l'adresse électronique indiquée ci-dessus.

Après accord exprès de l'Etat, en cas de difficulté technique, SGP Dev peut adresser les factures d'appel de fonds par courrier à l'adresse postale indiquée

7.2 Délais de paiement

L'Etat convient de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) Jours à compter de la date de réception des appels de fonds.

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

Le délai de paiement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne peut reprendre qu'une fois résolu le Différend entre l'Etat et SGP Dev.

7.3 Gestion des écarts

Toute évolution du besoin de financement constaté au cours de l'opération, devra être portée à la connaissance des Partenaires, 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.

En cas d'économies, c'est à dire si le montant des dépenses reste inférieur au besoin de financement défini à l'Article 6.1, la participation de l'Etat est réduite du montant équivalent à celui des économies.

En cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'Article 6.1., SGP Dev doit obtenir l'accord préalable des Partenaires lors d'un COPIL pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par voie d'avenant à la présente convention.

SGP Dev informera au plus tôt le comité technique et financier (COTEC) en cas de nécessité de modification du programme initial ou de dépassement prévisible du coût, et proposera un avenant à la présente convention, qui sera soumis pour avis et décision des Partenaires.

7.4 Bénéficiaires

SGP Dev : les paiements seront effectués par virement bancaire à SGP Dev sur le compte ouvert au Crédit Agricole, dont les références sont les suivantes :

7.5 Identification

La domiciliation de SGP Dev pour la gestion des flux financiers est :

	N° SIRET	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone/ adresse électronique
SGP Dev	918 206 111 00018	2 Mail de la Petite Espagne CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis	-	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.6 Caducité des engagements financiers de l'Etat

Les financements deviennent caducs si aucun appel de fonds n'a été formulé dans les conditions prévues à l'Article 7.1 dans un délai de quarante-huit (48) mois à compter de l'entrée en vigueur de la Convention. La caducité des financements entraîne la caducité de la convention. Ce délai peut être prorogé en cas de survenance d'un événement, extérieur aux Parties, affectant le déroulement du projet.

A défaut d'un tel évènement, aucune demande de paiement ne pourra être honorée après expiration du délai mentionné ci-dessus.

8 MODIFICATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la Convention donne lieu à l'établissement d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des Parties, à l'exception de tout élément indiqué comme prévisionnel ou estimatif dans la Convention.

Par exception, les modifications suivantes ne doivent pas donner lieu à avenant :

- Les références bancaires visées à l'Article 7.1.5 et à l'Article 7.4, les délais de caducité visés à l'Article 7.6, ainsi que les coordonnées des contacts visées à l'Article 15.

Dans ce cas, la Partie concernée informe les autres Parties de la nature de la modification par courrier électronique ;

- Tout élément indiqué comme prévisionnel ou estimatif dans la Convention peut être modifié sur simple accord des Parties et notamment le planning prévisionnel en Annexe 4 ;
- La décision de prolonger les Etudes et Attendus nécessaires à la réalisation du SERM dans le cadre de la présente Convention postérieurement à l'obtention du statut de SERM.

9 COMMUNICATION

La communication dans le cadre de la Convention se fait dans le respect des règles de confidentialité et de propriété intellectuelle respectivement visées aux Articles 11 et 12.

Les Parties mentionnent le concours des Partenaires et en fera état dans le cadre de la conduite de la Phase d'approfondissement et lors des manifestations valorisant l'objet de la Convention.

Chaque Partie autorise les autres Parties à utiliser les marques, dénominations sociales et autres signes distinctifs (dont les logotypes) la concernant sur les documents précités et dans les conditions prévues par la Convention.

Les Parties s'engagent à informer les Partenaires dans les meilleurs délais de l'organisation de toute manifestation publique de communication, notamment les représentants des Partenaires dont les contacts sont mentionnés à l'Article 15.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les Parties dans le cadre des instances visées à l'Article 5.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des financements dans les conditions visées à l'Article 7.6.

10 DROIT D'AUDIT DE L'ETAT

Le présent Article ne concerne pas l'ensemble des enquêtes et audits qui pourraient être menés par les juridictions financières ou autorités administratives indépendantes à leur initiative ou sur sollicitation de l'une des Parties.

L'Etat d'un droit d'audit et de contrôle relatif à l'exécution de la Convention par SGP Dev qu'ils exercent soit directement soit par l'intermédiaire d'un ou plusieurs organismes extérieurs mandatés à cet effet.

Lorsque SGP Dev est concernée par l'audit, l'Etat informe de la mise en œuvre du droit d'audit prévu au présent Article au moins sept (7) Jours avant la date de l'audit par lettre recommandée avec avis de réception.

Dans ce cadre, l'Etat informe SGP Dev du périmètre de l'audit et de l'identité des personnes habilitées à l'exercer.

L'audit consiste à vérifier, sur pièces et/ou sur place, les documents et informations attestant que le financement versé est utilisé conformément à son objet et dans le respect des obligations résultant de la Convention.

SGP Dev conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué *a posteriori*.

L'audit ne peut plus débiter dix (10) ans après le versement du Solde pour SGP Dev

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution de la Convention ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

L'Etat peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de la Convention.

Les résultats envisagés de l'audit sont communiqués à SGP Dev. Celle-ci dispose d'un délai de trente (30) Jours pour apporter tout élément contradictoire sur des points de non-conformité relevés dans l'audit et susceptible d'emporter la suspension des paiements.

Les conclusions définitives de l'audit sont transmises à SGP Dev dans un délai de trente (30) Jours.

En cas de non-respect des stipulations du présent Article par l'entité auditée, l'Etat se réserve la possibilité de suspendre les paiements alloués au titre de la Convention.

Les personnes désignées ou mandatées pour procéder à ces contrôles devront signer un engagement de confidentialité.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée à l'Etat à leur demande constituent des Informations Confidentielles et ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles de l'audit. Toute pièce physique communiquée dans le cadre de l'audit devra être restituée dans un délai de trente (30) Jours et toute pièce communiquée de façon dématérialisée devra être détruite dans un délai de trente (30) Jours.

11 CONFIDENTIALITE

Sans préjudice et sous réserve des dispositions figurant aux Articles 9, 10 et 12, les Parties s'engagent à respecter la confidentialité des Informations Confidentielles dont elles seraient destinataires à l'occasion de la Convention. Elles s'engagent à ne pas les divulguer à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice de l'Information Confidentielle, sauf lorsque cela est autorisé par la Convention ou strictement nécessaire au regard de son objet notamment lorsque la divulgation d'Informations Confidentielles est strictement nécessaire à l'obtention du statut de SERM, à son financement, son développement ou à son exploitation.

Les Prestataires peuvent être destinataires des Informations Confidentielles sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice sous réserve d'avoir préalablement signé un accord de confidentialité.

D'une manière générale, les Parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la Convention et les dix (10) années suivant son expiration, les Informations Confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution que les Parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas divulguées à des tiers lorsqu'elles sont obtenues dans le cadre de l'exécution de la Convention, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable de la Partie émettrice, sauf lorsque cela est autorisé dans le cadre de la Convention ;

- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de la Convention ou lorsque ce n'est pas strictement nécessaire à l'obtention du statut de SERM, à son financement, son développement ou à son exploitation ;

Les Résultats et les Synthèses des Résultats ne sont pas couverts par la confidentialité sauf mention contraire de la Partie émettrice pour tout ou partie du contenu, dûment justifiée.

Conformément à l'article 1204 du Code civil, les Parties se portent fort pour leurs salariés et toutes personnes agissant pour leur compte ou à leur demande du respect de cette obligation de confidentialité.

Il est précisé que ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles les informations tombées officiellement dans le domaine public, diffusées dans le public antérieurement à cette communication, non signalées comme confidentielles par la Partie émettrice ou déjà détenues ou connues par la Partie destinataire, à condition qu'elle puisse en apporter la preuve.

Enfin, les Parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent Article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des Informations Confidentielles d'une autre Partie à une autorité publique, ni dans le cadre des échanges avec les services de l'État en charge de la sécurité des transports publics guidés ou des autorités administratives exerçant la tutelle des Parties. Dans cette hypothèse, ils devront informer l'autre Partie de la requête ou de l'injonction de communiquer qui leur a été notifiée, sauf si cette information est interdite par la réglementation.

En cas de demande d'un tiers sur le fondement du CRPA pour obtenir la communication d'une Information Confidentielle, les Parties se rencontrent pour déterminer si cette information relève de l'article L.311-1 dudit code et convenir des suites à donner à la demande. En cas d'avis de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs, les Parties se rencontrent pour convenir des suites à donner à cet avis. Lorsque l'avis n'est pas contesté par les Parties, celles-ci peuvent alors transmettre l'Information Confidentielle concernée au tiers concerné dans les conditions fixées par les Parties.

Chaque Partie assume, dès la signature de la Convention, la pleine et entière responsabilité de la bonne exécution des obligations mentionnées au présent Article.

En cas de non-respect de la présente clause, chaque Partie se réserve la possibilité d'engager la responsabilité de l'autre sur le fondement du droit commun et notamment les dispositions de l'article 226-13 du Code pénal.

12 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

12.1 Libre usage par les Parties des éléments non protégés par des droit de propriété intellectuelle ou le secret des affaires

Les éléments des Résultats, des Synthèses de Résultats, des Études Réalisées et des Synthèses des Études Réalisées non protégés par des droits de propriété intellectuelle ou par le secret des affaires sont considérés par les Parties comme « libres de droit » et pourront, à ce titre, être librement exploités et utilisés par chacune des Parties.

12.2 Propriété intellectuelle sur les Etudes Réalisées

Les Études Réalisées restent la propriété de chaque Partie.

Les Études Réalisées peuvent être utilisées par toute Partie, et peuvent être utilisées pour les stricts besoins de la réalisation de la Phase d'Approfondissement et dans la Phase d'Opérationnalisation du SERM, le cas échéant. Toute communication, reproduction, diffusion ou transformation de ces études par SGP Dev, ou tout autre Partie récipiendaire des Etudes Réalisées, est soumise à l'accord préalable de la Partie émettrice.

12.3 Régime de propriété intellectuelle des Résultats et des Synthèses des Résultats

Les Parties se partagent la propriété des Synthèses des Résultats correspondants à la réalisation des Etudes et Attendus, à l'exclusion de ce qui relève des Connaissances Antérieures. Chaque Partie est libre à ce titre d'exploiter et d'utiliser comme elle le souhaite lesdites Synthèses des Résultats sans en référer ni demander d'autorisation aux autres copropriétaires.

Chaque Partie déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes, dispose d'un droit d'exploitation des Résultats sans contrepartie financière aux autres Parties, pour satisfaire ses besoins propres pour l'ensemble des démarches nécessaires à l'obtention du statut de SERM.

Ce droit d'exploitation couvre aussi bien le droit de reproduction, le droit d'adaptation que le droit de communication de ces Résultats, y compris à des tiers, dès lors que ces actes sont nécessaires aux finalités précitées.

Si le statut de SERM est conféré, le droit d'exploitation des Résultats couvrira également l'ensemble des démarches nécessaires à la réalisation du SERM, et notamment son financement, son développement, sa réalisation et son exploitation.

L'Etat dispose d'un droit d'exploitation des Résultats dans le cadre son intervention sur le SERM Hauts-de-France.

SGP dev met à disposition à titre gratuit auprès des Parties son modèle de trafic. Les Parties disposent d'un droit d'utilisation de ce modèle dans le cadre des démarches en vue de l'obtention du statut de SERM et pour les démarches nécessaires à la réalisation du SERM, et notamment son financement, son développement, sa réalisation et son exploitation. Toute autre utilisation devra faire l'objet d'un accord exprès de SGP Dev qui reste seule propriétaire du modèle de trafic.

Ces droits d'exploitation conférés au présent Article couvrent le territoire français et sont applicables pendant toute la durée de protection des droits de propriété intellectuelle protégeant les Résultats.

13 RESILIATION

Les Parties peuvent décider de résilier la Convention d'un commun accord. Cette décision de résiliation est formalisée par un échange de lettres recommandées avec accusés de réception entre les Parties.

La Convention peut également être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de faute grave et répétée d'une Partie relatives aux engagements pris au titre de la Convention.

La résiliation pour faute grave et répétée est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature de l'événement ou des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

Tout désaccord ou différend né de la résiliation de la Convention est réglé conformément aux stipulations de l'Article 14.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention, l'Etat s'acquitte auprès de SGP Dev, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SGP Dev présente un appel de fonds à l'Etat pour règlement du Solde ou procède au reversement du trop-perçu. L'Annexe 2 est utilisée à cet effet.

En toute hypothèse, jusqu'à sa date de prise d'effet, la résiliation de la Convention prononcée en application du présent Article est sans effet sur les engagements des Parties au titre de la Convention et les Parties veillent à poursuivre l'exécution de leurs obligations respectives.

14 RÉGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS

En cas de désaccord persistant ou de différend dans l'interprétation ou l'exécution de la Convention, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable notamment dans le cadre des instances visées à l'Article 5 pendant un délai de quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la date à laquelle le désaccord persistant ou le différend a fait l'objet d'une notification écrite à [aux] autre(s) Partie(s). Pendant ce délai, aucune des Parties ne peut soumettre aux tribunaux un désaccord persistant ou un différend né à l'occasion

de l'interprétation ou de l'exécution de la Convention sauf si ce délai fait obstacle à l'exercice par l'une ou l(es)'autre(s) des Parties de ses droits à recours.

En cas d'échec de règlement à l'amiable du désaccord persistant ou du différend, ce dernier peut être porté devant le tribunal administratif compétent.

15 NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à un/des Partenaire(s), pour les besoins de la présente convention de financement, sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou courrier électronique à :

Pour l'ÉTAT

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

Pour la Région Hauts-de-France :

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

Pour la Métropole Européenne de Lille :

Métropole Européenne de Lille
2, boulevard des Cités Unies,
CS 70043
59040 Lille Cedex
Tél : 03.20.21.30.72

Pour SGP Dev

SGP Dev
Immeuble Moods
2-4 Mail de la Petite Espagne
CS10011
93200 Saint-Denis

16 ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention et sont :

- Annexe 1 : Détail et chronique du coût estimé des études
- Annexe 2 : Modèles « attestation d'avancement » et « état récapitulatif des dépenses » ;
- Annexe 3 : calendrier prévisionnel des appels de fonds
- Annexe 4 : Déroulé prévisionnel des études sur la première année

Fait, en 4 exemplaires originaux,

Annexe 1 : Détail du coût estimé et chronique prévisionnelle de

	Missions SGP			Missions SNCF Gares & Connexions & SNCF Réseau	
	Montants estimatifs	Missions lancées à signature	Missions lancées post revoyure	Budget total	Part Etat totale
3.1 Etudes et Attendus relatifs à la fiabilisation technique du projet					
3.1.1 Opérations d'infrastructures ferroviaires nouvelles					
Etudes de sécurité sur été RB-F + complément de faisabilité gare de Lille-lesquin	495 000 €		495 000 €	220 000 €	110 000 €
Récueil des données de site nécessaires à la fiabilisation du tracé et du coût	1 000 000 €	550 000 €	450 000 €	0 €	0 €
Etudes environnementales d'ensemble du SERM (Faune-Flore)	250 000 €		250 000 €	0 €	0 €
Elaboration du dossier de performance, d'exploitabilité, de maintenabilité pour la production du programme des EP				305 000 €	152 500 €
3.1.2 Etude des options alternatives au projet de SERM étudié en phase de consolidation					
Etudes SGP Dev d'optimisation du RB-F	240 000 €	240 000 €		0 €	0 €
Etablissement de scénarios alternatifs y compris consolidation des études de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion	175 000 €	175 000 €		0 €	0 €
Etudes horaires & d'exploitation macroscopiques de scénarios ferroviaires alternatifs (4)	- €	- €	- €	200 000 €	100 000 €
Etudes de trafic de scénarios ferroviaires alternatifs (4)				80 000 €	40 000 €
Etudes de faisabilité technique et environnementale & estimation financière des investissements sur le RFN requis par les				320 000 €	160 000 €
3.1.3 Etude sur les mobilités hors ferroviaire					
Programme d'étude des autres mobilités (intermodales et multimodales)	495 000 €	495 000 €		0 €	0 €
Schéma d'ensemble stationnement VP				10 000 €	5 000 €
3.1.4 Schéma directeur de traitement, de sécurisation ou de suppression des passages à niveau					
Schéma d'ensemble des FN, programme de sécurisation	1 010 000 €	350 000 €	660 000 €	80 000 €	40 000 €
3.1.5 Evaluation des effets socio-économiques du SERM Hauts-de-France					
Modélisation multimodale, études de trafic et socio-économie	2 050 000 €	2 050 000 €		100 000 €	50 000 €
3.2 Autres études et attendus					
Procédures urbaines et environnementales, planning des différents scénarios	355 000 €	355 000 €		70 000 €	35 000 €
Maîtrise du foncier	200 000 €		200 000 €	20 000 €	10 000 €
Dialogue territorial continu, communication, concertation	797 500 €	625 000 €	172 500 €	0 €	0 €
Financement et gouvernance	392 500 €	392 500 €		0 €	0 €
Services aux voyageurs (billettique, information voyageurs...)	147 500 €	147 500 €		105 000 €	52 500 €
3.3 Dossier de synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM					
Dossier de synthèse et échanges en vue de l'obtention du statut de SERM	375 000 €	375 000 €		0 €	0 €
3.4 Centre de maintenance du matériel roulant ferroviaire					
Centre d'exploitation, de maintenance et de remisage du MRy compris ses conditions de raccordement au RFN	550 000 €	250 000 €	300 000 €	100 000 €	50 000 €
3.5 Programmes d'études urbaines d'ensemble					
Schéma d'ensemble des quartiers de gare et d'une schéma de référence sur les quartiers de gare stratégiques	985 000 €	350 000 €	635 000 €	30 000 €	15 000 €
3.6 Phasage et priorisation des PEM					
Etablissement d'un schéma de référence des PEM / phasage et priorisation	807 500 €	500 000 €	307 500 €	735 000 €	367 500 €
Etablissement d'un pré-programme d'études sur les 93 haltes & gares sur RFN (Pilote / Schéma de cohérence globale, coûts d'investissement) - Radar Phase 2				450 000 €	225 000 €
Frais de MOA					
Frais MOA Directions Centrales				75 000 €	37 500 €
Frais MOA Directions Régionales				450 000 €	225 000 €
TOTAL	10 325 000 €	6 855 000 €	3 470 000 €	3 350 000 €	1 675 000 €
TOTAL ETAT					12 000 000 €

Annexe 2 : Modèle d'attestation de la conformité des études et attendus

SGP Développement, représentée par Bernard Cathelain

Opération subventionnée : Missions relative au financement de la phase d'approfondissement des études de préfiguration du Service Express Régional Métropolitain des Hauts-de-France.

Montant définitif des dépenses acquittées : €

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 missions réalisées sont conformes à ceux décrites dans la présente convention ;
- Du commencement de l'opération en date du :
- De l'achèvement de l'opération en date du :

Fait à Lille, en date du

Signature du représentant de SGP Dev :

« certifié sincère et exact »

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027	T2 2027	T3 2027
Pourcentage du besoin de financement	20,00%	20,00%	10%	10%	10%	10%	10%	5,00%	5,00%
Budget couran HT	2 065 000,00 €	2 065 000,00 €	1 032 500,00 €	1 032 500,00 €	1 032 500,00 €	1 032 500,00 €	1 032 500,00 €	516 250,00 €	516 250,00 €

Le premier appel de fond correspond à une avance de 20 %.

Annexe 4 : Déroulé prévisionnel des études

