

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

8 JUILLET 2024

DELIBERATION

Programme 0702 - Infrastructures de mobilités

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 28 juin 2024, s'est réunie le 8 juillet 2024 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région Bretagne à Rennes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu la délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu l'ensemble des délibérations précisant les modalités d'intervention des dispositifs actuels de la Région ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DÉCIDE

(Le groupe Les écologistes de Bretagne s'abstient sur le programme routier pour la RN 64)

En section d'investissement :

- **d'AFFECTER** sur le montant d'autorisation de programme disponible, un crédit de 12 816 942,25 € pour le financement des opérations figurant en annexe ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement relative aux études APO/ACT pour le renouvellement de la ligne ferroviaire Auray-Quiberon, avec l'Etat, AQTA et SNCF Réseau, telle qu'elle figure en annexe 1 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention n°2 de financement des travaux préparatoires relatifs à la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne, avec SNCF Voyageurs, telle qu'elle figure en annexe 2 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études PRO et des travaux (REA) de l'aménagement de l'espace de services du bâtiment des voyageurs en gare de Quimper (Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Quimper), avec Quimper Bretagne Occidentale et SNCF Voyageurs, tel qu'il figure en annexe 3.

Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD



Convention

relative au financement des études d'avant-projet définitif et de projet (APO), de la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) de l'opération de « Renouvellement de la ligne Auray-Quiberon ».

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES,

L'État (Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires) représenté par Monsieur Philippe GUSTIN, préfet de la région Bretagne,

ci-après désigné « **L'État** »

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, son Président, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n°24_702_05 en date du 8 juillet 2024,

ci-après désignée «**La Région Bretagne**»,

La Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique, représentée par Monsieur Philippe LE RAY, Président de la Communauté de communes, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée «**AQTA**»,

et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur Frédéric ÉTÈVE, Directeur territorial Bretagne Pays de La Loire, dûment habilité à cet effet,

ci-après désignée « **SNCF Réseau** ».

L'Etat, la Région Bretagne, AQTA et SNCF Réseau étant désignés collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu :

- le code général des collectivités territoriales,
- le code des transports,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- le contrat de plan État-Région de la région Bretagne 2021-2027 signé le 15 mars 2022,
- La convention relative au financement des études préliminaires de renouvellement de la ligne de Auray à Quiberon signée le 26 décembre 2022,
- la délibération de la commission permanente de la Région du 8 juillet 2024 approuvant la présente convention,
- la délibération du conseil communautaire de la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique du 21 juin 2024 autorisant le Président à signer la présente convention.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....	6
2.1 Présentation générale de la ligne Auray-Quiberon et de l'opération	6
2.2 Objectif de l'étude.....	7
2.3 Contenu de l'étude	7
2.4 La mission d'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT)	7
ARTICLE 3. DUREE PREVISIONNELLE DE REALISATION DE L'ETUDE.....	8
ARTICLE 4. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	8
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'ETUDE	9
5.1 Assiette de financement	9
5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	9
5.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....	9
5.2 Plan de financement.....	9
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS.....	10
6.1 Modalités de versement des fonds.....	10
6.2 Domiciliation.....	11
6.3 Identification.....	11
ARTICLE 7. DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	12
ANNEXES	14

Annexe 1	Conditions générales financeurs publics
Annexe 2	Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fond
Annexe 3	Planning prévisionnel

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

Le contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 a été signé le 15 mars 2022. Celui-ci réaffirme dans sa dernière version le souhait de « conforter les mobilités durables dans tous les territoires, pour garantir à tous l'accès à des réseaux de transport performants ».

A ce titre, il est rappelé la nécessité de poursuivre l'effort de remise à niveau des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, et notamment la ligne ferroviaire entre Auray-Quiberon.

L'essentiel des composants de cette ligne est en fin de vie. La pérennité de la ligne ne sera plus garantie si des travaux de renouvellement ne sont pas mis en œuvre à l'horizon 2027. Dans cette perspective, les parties ont affiché leur volonté de tout mettre en œuvre pour réaliser le projet à cette échéance.

Une première étude d'opportunité sur le devenir de la ligne a été réalisée en 2021 par le bureau d'étude TRANSAMO sous pilotage de la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique.

A l'issue de la restitution de ces études lors du comité de pilotage du 9 mars 2022, il a été décidé d'engager des études préliminaires pour le renouvellement de la ligne sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Les études préliminaires qui ont suivi la signature de la convention de financement du 26 décembre 2022, ont confirmé la nécessité de réaliser les travaux de régénération de la ligne en précisant les modalités, le calendrier et les coûts.

Sur la base de ces résultats, les parties sont convenus de poursuivre les études d'avant-projet définitif et de projet (APO) et d'engager la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) afin de consolider le planning et les estimations dans une logique d'optimisation.

Une nouvelle convention relative au financement de la phase demande de matières et déchargement de rails (DM / DLRS) sera établie en cours de phase APO, afin de maintenir le calendrier de mise en service de régénération de la ligne en 2027.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir :

- la consistance des études d'avant-projet définitif et de projet et la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi de celles-ci,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

2.1 Présentation générale de la ligne Auray-Quiberon et de l'opération

La ligne de Auray à Quiberon, d'une longueur de 26,5 km, est une voie unique à signalisation simplifiée (VUSS), avec cantonnement assisté par informatique (CAPI), circulée à vitesse maximum autorisée de 60km/h. Elle permet une desserte TER constituée de 8 à 10 A/R par jour en juillet/août et pendant les week-ends de juin et septembre.

Le matériel roulant thermique utilisé est constitué soit de matériel X73500 en UM3 (3x30 m de long) ou AGC Bibi en UM2 (2x73 m) issus du plan de transport régional dont 130 000 voyages ont été effectués en 2020.

Les travaux nécessaires pour assurer la pérennité de la ligne comprennent :

- La régénération des composants de la voie courante et des appareils de voie,
- La régénération des installations de signalisation, télécommunications et d'énergie en ligne et aux passages à niveau,
- La régénération de la plateforme, ouvrages d'art/en terre, assainissement, pistes et abords,
- La recherche d'une optimisation dans le choix des composants (rail, ballast, traverses) les mieux adaptés pour la problématique de corrosion/érosion sur la zone de l'Isthme,
- Le renouvellement des postes CAPI (Cantonnement Assisté Par Informatique) par du CAPI-NG (Nouvelle Génération),
- La sécurisation de 3 passages à niveau afin d'assurer la continuité de franchissement des modes doux (création de piste cyclables latérales pour les PN 448,451 & 477),
- L'allongement de la voie des pleins à Auray pour afin d'assurer le plein des UM AGC (145m) en un seul mouvement, avec création de mini-quais
- Le Remplacement du DAAT (Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains) par du KVO
- La mise hors d'eau des installations d'alimentation électriques du passage à niveau de la forêt de Penthièvre et la poursuite de recherche de solutions frugales dans le cadre de la résilience de la ligne au changement climatique
- La pose d'un anémomètre au droit de l'Isthme

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

- Dans les haltes (hors gare d'Auray) : les rehaussements à 55cm, la pose de bandes/dalles podotactiles, les modifications de longueurs des quais (146m pour les UM AGC), la réfection des revêtements en enrobé le long des quais et sur la liaison entre le quai et le parking, de l'éclairage, des réseaux et le remplacement des mobiliers divers
- En gare de Quiberon : les travaux de réaménagement du plan de voies et des quais y compris le remplacement des mobiliers divers, de Quiberon consécutifs au projet de déplacement de la halte.

Dans l'éventualité où la gare de Quiberon serait déplacée, ce projet serait porté par la Maîtrise d'Ouvrage Gares & Connexions Dans cette hypothèse, le présent projet de régénération ne couvrirait pas la création éventuelle d'un nouvel abri, de la signalétique associée, des mobiliers autres aménagements nouveaux nécessités par le projet de déplacement de la halte, qui relèveraient du périmètre de MOA de G&C. Les deux projets seront menés en coordination avec l'objectif d'une mise en service concomitante. En phase REA, une coordination entre maîtrise d'œuvre sera mise en place pour faciliter la gestion des interfaces.

Plus globalement, l'étude permettra de vérifier si la vitesse peut être améliorée en réalisant de légers travaux.

2.2 **Objectif de l'étude**

Les études, objet de la présente convention, viennent compléter les études précédentes et ont pour objectif de détailler et d'approfondir la consistance et l'estimation du coût de l'opération au niveau projet.

2.3 **Contenu de l'étude**

Les études comprennent notamment :

- un confortement des données d'entrée par l'acquisition de données complémentaires (notamment compléments topo PANDA dans la perspective de réduire le linéaire de purge à réaliser)
- le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- la synthèse des études avant-projet et projet (APO),
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives.

Ces études se concluent par l'établissement d'un dossier de synthèse constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier technique,
- un dossier d'évaluation environnementale,
- un planning prévisionnel détaillé,
- une estimation détaillée de l'opération.

2.4 **La mission d'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT)**

La mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) comprend principalement :

- la préparation des dossiers de consultation des entreprises (rédaction des pièces techniques et administratives pour la passation des contrats de travaux),
- les analyses techniques et financières des offres des entreprises et une vérification de la conformité des documents,
- la rédaction d'un rapport d'analyse comparative permettant de retenir les offres susceptibles d'être intéressantes et conformes aux critères préalablement définis,
- la préparation et la mise au point des pièces techniques des marchés et commandes,
- la préparation, dans le cas d'utilisation de marchés sur ordre ou contrats-cadre, des ordres ou bons de commande nécessaires.

La notification des marchés travaux interviendra après validation des instances de gouvernance de SNCF Réseau d'engager la phase REA.

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

2.5 **ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

Dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est amenée à réaliser des études portant sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions. A cet effet, une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage sera conclue entre SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau, pour permettre à cette dernière d'en assurer la maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 3. DUREE PREVISIONNELLE DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de la phase APO / ACT est de 12 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

Cette étude est réalisée selon le calendrier prévisionnel joint en **Annexe 3**. Les dates des phases ultérieures sont données à titre indicatif et seront recalées en fonction de la date de signature de la convention de financement de la phase réalisation.

Le calendrier prévisionnel pourra évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 4. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les études, objet de la présente convention seront suivies dans le cadre de comités techniques et comité techniques élargis.

Les comités techniques sont composés des représentants des partenaires financeurs et de Gares et Connexions. Les comités techniques élargis pourront associer également les élus des territoires entre Auray et Quiberon. SNCF Réseau organise, anime ces comités et produit les comptes rendus qui seront diffusés aux partenaires sous quinze jours.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'ETUDE

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total prévisionnel de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à 48,6 M€ constants HT aux Conditions économiques de juin 2022.

L'estimation du coût des études d'avant-projet et de projet et de la mission ACT, objet de la présente convention, est fixée à 1,835 M € HT aux conditions économiques de juin 2022

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

5.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 1,98M € courants HT, dont une somme estimée à 378 000 Euros courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Ce montant tient compte :

- de la valeur du dernier indice ING, et d'un taux d'indexation au-delà du dernier indice connu de de 2,6 % en 2024 et 2,5 % en 2025 et au-delà ;
- De la valeur du dernier indice TP01 connu et d'un taux d'indexation de 4 % en 2024 et 3,5 % en 2025 et au-delà

* Toute modification de programme en qualité/coûts/délais et/ou prolongement de la durée conventionnelle fera l'objet d'un avenant afin d'en intégrer les impacts et leurs financements.

Dans le cas d'une évolution à la hausse des indices de références retenus induisant un dépassement des enveloppes financières, SNCF Réseau partagera avec les partenaires les marges de manœuvres pour rester dans l'enveloppe financière. En cas d'impossibilité, un avenant sera sollicité pour couvrir ce dépassement.

5.2 Plan de financement

Les partenaires s'engagent à financer les études conduites par SNCF Réseau, selon la clé de répartition suivante :

	Clé de financement en %	Montant total en € courants
État	26,5000%	524 700 €
Région Bretagne	40,0000%	792 000 €
AQTA	25,0000%	495 000 €
SNCF Réseau	8,5000%	168 300 €
TOTAL	100,0000%	1 980 000 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des travaux à réaliser dans la phase ultérieure du projet.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études APO engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités de versement des fonds

Par dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**, SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- un premier appel de fonds correspondant à 30 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants telle que définie à l'article 5.2 sera effectué à la date de prise d'effet de la présente convention et sur présentation par SNCF Réseau d'un certificat de démarrage de la phase d'avant-projet définitif et de projet.
- après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes 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 financière de chaque financeur en euros courants. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation en euros courants définie à l'article 5.2.
- au-delà des 80 %, les acomptes sont déterminés en multipliant le montant réel des dépenses par la clé de répartition visée à l'article 5.2. Les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le directeur d'opération de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant en € courants défini à l'article 5.2.
- après achèvement de l'intégralité de l'étude APO (remise des livrables définitifs aux Parties), et de la mission ACT, SNCF Réseau présentera le relevé des dépenses final, sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. SNCF Réseau, procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon la clé de répartition fixée à l'article 5.2. La présente convention sera alors réputée clôturée.

Un échéancier des appels de fonds est fourni en annexe 2

6.2 Domiciliation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone/ Adresse électronique
État	10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex	DREAL Bretagne IST / DMOI	Ist.dreal-bretagne@developpement- durable.gouv.fr 02 99 33 44 33
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS 21 101 35 711 Rennes Cedex	Direction des transports et des mobilités	02 99 27 97 38 secreteriat.transports@bretagne.bzh
AQTA	Auray Quiberon Terre Atlantique Porte Océane – 40 rue du Danemark – CS 70447 56404 AURAY Cedex	Direction Générale Adjointe Planification et Aménagement Territorial – Service Mobilités	mobilités@auray-quiberon.fr 02 97 29 18 69
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17, rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État / DREAL Bretagne		Non assujetti
Région Bretagne	233 500 016 000 40	FR 102 335 000 16
AQTA	200 043 123 000 13	FR 812 000 43 123
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

ARTICLE 7. DELAIS DE CADUCITE

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** mentionnées en annexe 1, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 48 mois à compter de la date d'achèvement des études APO/ACT, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les parties s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'État,

Sarah Harrault
10 Rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex
Tél : 02 99 33 45 61
Fax : 02 99 54 85 23
E-mail : sarah.harrault@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Direction des transports et des mobilités – service infrastructures, mobiles, et aménagements
283 avenue du Général Patton CS 21 101, 35711 Rennes Cedex
Tél : 02 99 27 97 38
Fax : 02 98 27 14 03
E-mail : secretariat.transports@bretagne.bzh

Pour AQTA

Nom : Service Mobilités
Adresse : Porte Océane – 40 rue du Danemark
CS 70447 – 56404 AURAY Cedex
Tél : 02 97 29 18 69
E-mail : mobilités@auray-quiberon.fr

Pour SNCF Réseau,

Direction territoriale Bretagne-Pays de Loire.
Adresse 1 rue Marcel Paul BP 11802 44018 Nantes
Tél 02 40 35 92 50
Fax 02 40 35 92 51
E-mail :
meven.bouvet@reseau.sncf.fr
nadege.ledrogoff@reseau.sncf.fr

Fait en 4 exemplaires originaux

A
Le

A
Le

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

Envoyé en préfecture le 10/07/2024

Reçu en préfecture le 10/07/2024

Publié le

ID : 035-233500016-20240708-24_0702_05-DE

Pour l'État

Pour le

Le Préfet de Région

Philippe GUSTIN

Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD

A

le

Pour le Président d'AQTA

A

le

Pour SNCF Réseau

Le Président

Philippe LE RAY

Le Directeur territorial

Frédéric ÉTÈVE

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

ANNEXES

- Annexe 1** **Conditions générales financeurs publics**
- Annexe 2** **Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fonds**
- Annexe 3** **Planning prévisionnel**

Envoyé en préfecture le 10/07/2024

Reçu en préfecture le 10/07/2024

Publié le

ID : 035-233500016-20240708-24_0702_05-DE

Annexe 1 : Conditions générales Finances publiques



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

«
Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :
1° *Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un 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 RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

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

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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

Annexe 2 : Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fonds

aux conditions économiques de référence (juin 2022)

Montant Prévisionnel de l'APO+ACT CE 01/06/2022

A	Indemnisation et maîtrise foncière	0
B	Travaux et Fournitures (débroussaillage, topo, diag amiante, sondage géotech, sécurité)	220 000 €
C	Provision pour Risques	23 100 €
D	Maitrise d'œuvre	1 170 500 €
E	Assistance à Maitrise d'ouvrage	71 000 €
	CSPS	21 000 €
	Dossier Env (DLE+CNP+Natura 2000)	50 000 €
F	Rémunération MOA	350 000 €
Total Estimation Nette APO :		1 834 600 €

Soit 1,980 M€ courants

Échéancier prévisionnel d'appels de fonds

APO ACT	Clé de financement	Montant	Appels de fonds 3ième trimestre 2024 (30%)	Appels de fonds 2ième trimestre 2025 (20%)	Appels de fonds 3ième trimestre 2025 (30%)	Appels de fonds 4ième trimestre 2025 (15%)	Appels de fonds 1er trimestre 2026 solde (5%)
Etat	26,5000%	524 700,00	157 410,00	104 940,00	157 410,00	78 705,00	26 235,00
Région Bretagne	40,0000%	792 000,00	237 600,00	158 400,00	237 600,00	118 800,00	39 600,00
AQTA	25,0000%	495 000,00	148 500,00	99 000,00	148 500,00	74 250,00	24 750,00
SNCF Réseau	8,5000%	168 300,00	50 490,00	33 660,00	50 490,00	25 245,00	8 415,00
	100,0000%	1 980 000,00	594 000,00	396 000,00	594 000,00	297 000,00	99 000,00

Pour l'État, l'imputation budgétaire sera effectuée sur la sous-action :

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035	0203-41-01	020341NC35B3

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon

Annexe 3 : Planning directeur prévisionnel de l'opération

	2023												2024												2025												2026												2027												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Auray-Quiberon																																																													
Investigations																																																													
Etudes préliminaires																																																													
Avis mainteneur																																																													
CVPP																																																													
CNIE																																																													
CP région																																																													
Gouvernance																																																													
Etudes APO SNCF																																																													
Gouvernance																																																													
DCE																																																													
Appels d'offres																																																													
Préparatoire /Etudes d'exé																																																													
Travaux (8 mois en Ferm de ligne)																																																													

Conditions particulières APO + ACT Auray-Quiberon



**CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE
LA REGION BRETAGNE ET SNCF VOYAGEURS :**

**MODERNISATION DU TECHNICENTRE DE
MAINTENANCE BRETAGNE COFI N°2**

Relatif à : Travaux préparatoires

Entre

La Région Bretagne, dont le siège est situé à l'Hôtel de Région – 283 avenue du Général Patton à Rennes, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, autorisé par décision de la Commission permanente du Conseil régional en date du 8 juillet 2024,

Ci-après désignée « **la Région** », d'une **part**,

Et

SNCF VOYAGEURS SA, au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 4 rue Campra rue Jean-93200 SAINT-DENIS, représentée par Madame Magali EUVERTE, Directrice régionale TER Bretagne, dûment habilitée à cet effet,
Ci-après désignée « **SNCF Voyageurs** »,

d'autre part,

Ci-après désignées individuellement « la Partie » ou collectivement « les Parties »

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports ;

Vu l'article 21 IV de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires

Vu la convention entre la Région Bretagne et SNCF voyageurs pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019-2028, en date du 23 décembre 2019, modifiée par avenants n°1 à 11, avenant N° 11 du 16 octobre 2023.

Vu l'ensemble des délibérations budgétaire de l'exercice en cours ;

Vu la délibération n°22_DAJCP_SA_08 des 30 juin et 1^{er} juillet 2022 fixant les délégations de la Commission permanente du Conseil régional ;

Il est convenu ce qui suit :

Convention relative au financement de la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne	2/12
--	------

Table des matières

Préambule	4
Article 1. Objet de la Convention	4
Article 2. Durée de la convention	4
Article 3. Pièces contractuelles	4
Article 4. Rôle des Parties	5
Rôle de SNCF Voyageurs - Maîtrise d'ouvrage	5
Rôle de la Région Bretagne	5
Article 5. Planning prévisionnel	5
Article 6. Cout prévisionnel du Programme	6
Article 7. Dispositions financières	6
Article 8. Propriété des études	8
Article 9. Confidentialité	8
Article 10. Circonstances exceptionnelles	8

Préambule

Afin d'accompagner le développement de la mobilité ferroviaire décarbonée le Conseil Régional de Bretagne a décidé d'acquérir de nouveaux matériels roulants dont 9 rames automotrices électriques de 491 places qui seront livrées en 2026.

Dans cette perspective, la Région Bretagne et SNCF voyageurs, souhaitent augmenter la capacité du site de maintenance du Technicentre Bretagne, afin d'y accueillir ces nouveaux matériels roulants.

Il s'agit d'adapter les installations existantes de manière à absorber l'augmentation du besoin en maintenance, notamment pour des rames longues, en créant 2 voies couvertes de 110m de long et des installations annexes.

Ces études et travaux s'étaleront jusque fin 2027 et sont évalués à ce stade à un investissement de 65M€ (CE 1/23).

La présente convention est la seconde convention de financement de l'extension du Technicentre Bretagne. Elle fait suite à une convention dite « COFI 1 » entre la Région Bretagne et TER.

Article 1. Objet de la Convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement, par la Région Bretagne pour la réalisation par SNCF Voyageurs du programme (ci-après le Programme) dont la consistance est décrite dans l'annexe 1.

Le Programme permettra l'engagement ultérieur des « grands chantiers » que seront l'agrandissement du relais électrique et la construction d'un bâtiment de maintenance qui feront l'objet de conventions ultérieures.

Article 2. Durée de la convention

La Convention prend effet à la signature de la dernière des deux parties. Elle est conclue jusqu'à la finalisation du Programme et jusqu'au parfait paiement de la totalité des sommes dues par les Parties et au solde des litiges entre les Parties. La fin prévisionnelle du Programme est décembre 2027. La clôture prévisionnelle de la convention se situe au 1^{er} semestre 2028.

Article 3. Pièces contractuelles

La Convention, contractualisée en application de la Convention d'exploitation TER dont elle fait partie intégrante, est

Constituée du présent document et des annexes suivantes :

- Annexe 1 Descriptif de Programme
- Annexe 2 Planning prévisionnel
- Annexe 3 Coût prévisionnel du Programme
- Annexe 4 Échéancier prévisionnel d'appel de fond

L'ensemble des clauses de la Convention d'exploitation TER s'applique à la présente Convention, sauf stipulation expresse contraire.

Convention relative au financement de la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne	4/12
--	------

Article 4. Rôle des Parties

Rôle de SNCF Voyageurs – Maîtrise d’ouvrage

SNCF Voyageurs assure la maîtrise d’ouvrage, à ce titre, elle assure les missions suivantes :

- Conduite de projet
- Définition des fonctionnalités attendues des différentes installations
- Insertion de l’atelier dans son environnement
- Réalisation des études nécessaires aux travaux de réalisation du Programme
- Construction des éléments du programme

Constitution de l’Equipe Projet :

SNCF Voyageurs TER Bretagne assure la maîtrise d’ouvrage du programme. Afin de disposer de l’ensemble des compétences requises une structure projet a été créée selon le découpage décrit ci-dessous :

- AMO Marchés, Procédures, Risques et Planning ainsi que suivi budgétaire : Agence Projets Bretagne Pays de la Loire
- AMO Technique pour la partie MOE Bâtiment Externe : Agence Projets SNCF BPL
- MOE Infra (études et travaux) : Agence Projets BPL / PRI BPL / Infrapôle Bretagne
- MOE Bâtiment (études et travaux) : Systra

Rôle de la Région Bretagne

La Région, en tant qu’Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires régionaux dans le cadre notamment du CPER assure le financement du Programme.

SNCF Voyageurs s’engage également à assurer le reporting (information régulière de l’avancement du Programme) auprès de la Région Bretagne. SNCF Voyageurs met à sa disposition à sa demande tous les éléments de reporting et de contrôle lui permettant de vérifier la bonne utilisation du financement accordé.

Article 5. Planning prévisionnel

5.1 Planning prévisionnel

Le planning prévisionnel du Programme est repris en Annexe 2.

Ce planning est donné à titre indicatif, il sera adapté et communiqué au financeur tout au long du projet.

5.2 Modification du Programme

SNCF Voyageurs veillera à l’optimisation de ce Programme en tenant compte des contraintes de maintien en exploitation du technicentre pendant la durée des travaux. Elle pourra anticiper, reporter ou annuler des opérations et en informera la Région, notamment dans le cas où ces modifications viendraient à interférer avec la convention d’exploitation en cours.

Convention relative au financement de la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne	5/12
--	------

Toute autre modification du Programme, en cours de réalisation, est partagée entre les Parties et doit faire l'objet d'un avenant à la Convention, qui précisera les conséquences financières le cas échéant, leurs conditions de prise en charge par les financeurs, et les délais de ladite modification. Dans le cas où une telle modification du Programme entraînerait des conséquences sur la Convention d'exploitation TER, un avenant à cette dernière sera conclu entre SNCF Voyageurs TER Bretagne et le Conseil régional afin de préciser les nouvelles conditions de prise en charge.

Dans l'hypothèse où le Programme viendrait à devoir être interrompu pour quelque motif que ce soit, les Parties se concerteront pour arrêter par voie d'avenant la prise en charge de toutes les conséquences financières ou non dans le cadre du projet d'extension du Technicentre Bretagne mais également sur la convention d'exploitation TER.

Il est entendu entre les Parties que toutes les dépenses de fournitures et travaux déjà engagées par SNCF Voyageurs seront prises en charge par la Région dans le cadre de cet avenant.

5.3 Modalités de suivi du Programme

Le suivi du Programme est réalisé lors des comités de suivi trimestriels organisés par TER Bretagne réunissant des représentants du Conseil régional.

Les parties prenantes sont tenues informées de l'avancement du Programme par SNCF Voyageurs. Cette dernière les informe en particulier des modifications de Programme qu'il est nécessaire d'entreprendre pour respecter le planning prévisionnel et les coûts du Programme, ainsi que les impacts éventuels sur le plan de transport.

En complément des réunions de travail seront organisées si besoin.

En tant que de besoin, les Parties se réservent la possibilité d'y associer le ou les prestataires missionnés par la Région, et/ ou par SNCF voyageurs sur cette problématique ou toute autre personne que les parties jugeront nécessaires.

5.4 Impacts du Programme sur l'exploitation du service au titre de la Convention d'exploitation TER

La réduction de la disponibilité des installations de maintenance induite par la réalisation du Programme pourra avoir des conséquences sur la réalisation de l'offre de transport telle que définie à la Convention d'exploitation TER. SNCF Voyageurs ne pourra, à ce titre, ni voir sa responsabilité engagée ni se voir appliquer les mécanismes de malus et pénalités au titre de la présente Convention ou de la Convention d'exploitation TER.

Ces derniers sont portés à la connaissance de la Région par SNCF Voyageurs. Les Parties conviennent de se réunir pour discuter des conséquences sur le Programme.

Article 6. Cout prévisionnel du Programme

Le coût prévisionnel du programme est de 3.7 M Euros aux conditions économiques de janvier 2023. Ce montant est détaillé en Annexe 3.

Ce montant inclus une provision pour aléas correspond à un taux forfaitaire de 15% du montant prévisionnel des travaux.

Article 7. Dispositions financières

7.1. Principe de financement

LE CONTRACTANT s'engage à participer au financement du Programme selon la clé de répartition suivante :

Convention relative au financement de la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne	6/12
--	------

	Clé de répartition % (2 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros constant 01/23 HT
Région	100%	3 672 000 €

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur les installations de maintenance, ces subventions d'investissement sont placées en dehors du champ d'application de la TVA.

Cette subvention est égale à 100% du coût réel hors taxes du Programme.

Les frais de MOA SNCF Voyageurs correspondent à un taux forfaitaire de 5 % des coûts réels finaux du Programme et sont à ce stade calculés à partir du montant prévisionnel du Programme susmentionné.

Le montant prévisionnel de la subvention est évalué à 3 672 000 € HT en € aux CE de janvier 2023.

7.2 Actualisation du montant du Programme

Afin de tenir compte de manière anticipée des ajustements de coûts en euros courants, les Parties ont convenu d'intégrer à la Convention une actualisation, basée sur une évolution de 3% adossée au planning prévisionnel de réalisation du Programme en annexe 2 de la Convention.

Ce montant estimé à 110 160 € HT, porte le montant prévisionnel de la subvention en euros courants à **3 782 160 € HT (trois millions sept cent quatre-vingt-deux mille cent soixante euros)**.

La subvention de la Région fait l'objet d'appels de fonds détaillés en annexe 4.

7.3 Modalités des appels de fonds

SNCF Voyageurs procède aux appels de fonds auprès de la Région comme suit :

Une première facture d'acompte correspondant à 20 % de la participation de la Région en € courants sera effectuée à la signature de la présente convention.

Au fur et à mesure des études et des travaux et dès que les avances prévisionnelles précédentes sont consommées, un nouvel acompte sera effectué conformément à l'annexe 4. Il sera appelé auprès de la Région. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visés par le Directeur d'Opération de SNCF Voyageurs. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant du besoin de financement.

Après achèvement de l'intégralité du Programme, SNCF Voyageurs présentera le relevé de dépenses final de la Convention sur la base des dépenses réelles et du forfait de MOA.

Sur la base de celui-ci, SNCF Voyageurs procède à la présentation d'un appel de fonds complémentaire pour le règlement du solde appelé décompte général définitif (DGD) qui correspond à la différence entre le montant des appels de fonds et le montant final du Programme en euros courants ou au remboursement d'un trop perçu après l'émission d'un titre de recettes par la Région.

7.4 Echancier d'appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4 à titre indicatif. Il pourra faire l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier du Programme. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées au procès-verbal des comités techniques et financiers.

7.5. Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par la Région au profit de SNCF Voyageurs, dans les 30 jours suivant leur réception, sur le compte n° 31489 00010 0 00261649158 47 ouvert au nom de SNCF

Convention relative au financement de la modernisation du technicentre de maintenance Bretagne	7/12
--	------

VOYAGEURS TER BRETAGNE ISM auprès de CA CIB, avec reprise des références exactes des appels de fonds.

Le défaut de paiement dans ce délai entraîne la facturation de plein droit par SNCF Voyageurs d'intérêts de retard (calculés sur la période courante entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux de l'intérêt légal en vigueur, majoré de deux points.

Titulaire du compte SNCF VOYAGEURS
Account owner ISM TER BRETAGNE
 9 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU

 93200 SAINT DENIS

Identifiant national de compte bancaire – RIB

Code Banque	Code Guichet	N° de Compte	Clé RIB	Domiciliation	
31489	00010	00261649158	47	CREDIT AGRICOLE CIB	Paris

Identifiant international de compte bancaire – IBAN

IBAN (International Bank Account Number)					
FR76 3148 9000 1000 2616 4915 847					

Identifiant international de l'établissement bancaire – BIC

BIC (Bank Identifier Code)					
BSUIFRPP					

Article 8. Propriété des études

Les études menées dans le cadre de la Convention restent la propriété exclusive de SNCF Voyageurs. Les rapports d'études et tous les documents et supports spécifiques à la réalisation du Programme sont communiqués à la Région. Toute diffusion de quelque nature que ce soit des documents ainsi communiqués est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Voyageurs.

Article 9. Confidentialité

Cf article 51 de la convention d'exploitation en cours.

Article 10. Circonstances exceptionnelles

Si en raison d'un événement exceptionnel lié à la situation sanitaire résultant de la pandémie de COVID19, la situation géopolitique et économique liée au conflit en Ukraine (tensions sur les approvisionnements), la pénurie mondiale de matières premières - l'exécution totale ou partielle du Programme était rendue impossible ou bouleversait l'économie générale de la Convention, SNCF Voyageurs en informerait la Région, par courriel et lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par voie dématérialisée dès qu'elle en a connaissance, en précisant la nature, la durée de l'empêchement, son lien avec l'évènement exceptionnel et ses conséquences sur l'exécution de la Convention. Les Parties s'engagent à négocier de bonne foi un aménagement de la Convention afin d'en permettre l'exécution dans des conditions comparables à celles qui existaient lors de sa conclusion. A défaut d'accord entre les Parties sur un aménagement de la Convention dans un délai de 15 jours à compter de la réception de la lettre recommandée, éventuellement prorogeable d'un

commun accord entre les Parties, les Parties conviennent d'appliquer le régime de la force majeure visé à l'article 48 de la Convention d'exploitation, sans considération du caractère prévisible ou non de l'évènement exceptionnel dès lors que les critères d'extériorité et d'irrésistibilité sont par ailleurs remplis. En conséquence, aucune Partie n'encourt de responsabilité, ni de sanction (pénalités, malus) pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre de la Convention et de la Convention d'exploitation TER.

Fait à Rennes , le.....en deux exemplaires originaux

Pour la Région,
Le Président du Conseil régional de
Bretagne

Pour SNCF Voyageurs,
La Directrice Régionale TER
Bretagne

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Magali EUVERTE

Annexe 1 Description du Programme

1 Travaux voie 5 voie 10, Accès au bâtiment Grande remise

Passation des marchés voies et caténaires

3 travaux préalables à l'agrandissement du faisceau de voies de stationnement

Commande de nouvelles sablières

4 Commande des appareils de voies pour les lots Agrandissement du faisceau électrique et construction du bâtiment de maintenance

Commande de 2 appareils de voies : 1 branchement 2 voies + 1 branchement 3 voies

5 Acquisition, installation et mise en service d'un banc de mesure automatisé des essieux

Commande du banc de mesure dimensionnel des essieux

Annexe 2 planning prévisionnel

	2024	
	3 ème trim	4 ème trim
passation marché travaux voies 5 et 10 et commande matière		
commande des sablières		
commande de 2 appareils de voies		
commande et fabrication du banc de mesures		

Annexe 3 Cout prévisionnel du Programme

COFI 2 signature juillet 2024		
		Realisation en € (01 2023)
2,1	Grande remise voie 5 voie 10 passation du marché travaux voies caténaires Achat de matières	400 000
2,2	Allongement relais électrique et voies de reserves Commande des sablières	650 000
2,3	Allongement relais électrique et voies de réserves Commande 2 appareils de voies (BRT 3 voies et TG 0,13)	210 000
2,4	banc géométrique essieux	1 800 000
	sous total	3 060 000
15%	PAI 15 %	459 000
5%	MOA SNCF TER 5%	153 000
	TOTAL ESTIME COFI 2 € constants (01 2023)	3 672 000

Annexe 4 A Echéancier prévisionnel d'appel de fonds en Euros constants

Jalon	Déclencheur	Date estimée	Pourcentage	Montant estimé
J1	Signature de la convention	juil-24	20%	734 400 €
J2	Passation des commandes et marchés prévus dans le descriptif de la convention	juil-24	75%	2 754 000 €
J3	Clôture de la convention	1 er semestre 2028	5%	183 600 €
total prévisionnel € constants 2023				3 672 000 €

Annexe 4 B Echéancier prévisionnel d'appel de fonds en Euros courant 3% / an

Jalon	Déclencheur	Date estimée	Pourcentage	Montant estimé
J1	Signature de la convention	juil-24	20%	756 432 €
J2	Passation des commandes et marchés prévus dans le descriptif de la convention	juil-24	75%	2 836 620 €
J3	Clôture de la convention	1 er semestre 2028	5%	189 108 €
total prévisionnel € courants estimés (3% /an)				3 782 160 €



Convention relative au financement des études PRO et des travaux (REA) de l'aménagement de l'espace de services du bâtiment des voyageurs

Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Quimper

Avenant 1 :

- Modification de l'article 4 « ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT »

Entre les soussignés :

Quimper Bretagne Occidentale, dont le siège se situe à l'Hôtel de ville et d'agglomération, 44 place Saint-Corentin 29107 Quimper, représenté par Madame Isabelle ASSIH, Présidente, dûment habilitée à signer le présent avenant par délibération N° ... du Conseil communautaire du 2024

Ci-après désigné « **QBO** »

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, son Président, dûment habilité à signer le présent avenant, par délibération n°24_0702_05 de la Commission permanente du 8 juillet 2024.

Ci-après désignée « **La Région** »

SNCF Voyageurs SA, société anonyme au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé 4 rue Campra 93200 Saint-Denis, représentée par Madame Magali EUVERTE, Directrice régionale TER Bretagne, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Voyageurs** »,

Ci-après désignées individuellement « **Partie** » et collectivement « **Parties** ».

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L2121-3 à L2121-8-1 ;

Vu la Convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs entre la Région Bretagne et SNCF Voyageurs 2019-2028, du 23 décembre 2019, approuvée par délibération du Conseil Régional n° 19-0401-11 du 20 décembre 2019 ;

Vu la convention relative au financement de la maîtrise d'ouvrage et des études d'avant-projet pour l'aménagement de l'espace de services du pôle d'échanges multimodal de la gare de Quimper signée entre les parties le 13 mars 2022 ;

Vu la convention relative au financement des études PRO et des travaux (REA) de l'aménagement de l'espace de services du pôle d'échanges multimodal de la gare de Quimper signée entre les parties le 16 juin 2023, convention objet de cet avenant ;

PREAMBULE

Cet avenant est proposé pour pouvoir répondre à des dépenses supplémentaires (à hauteur de 74 000 €) devant permettre, entre autres, de renforcer la sécurité et le confort des utilisateurs des espaces ainsi créés, aussi bien pour les agents (SNCF et concessionnaires / exploitants de la gare routière et du réseau de transports urbains) que pour les usagers (clients) qui y sollicitent un service nécessairement de qualité.

CECI ETANT EXPOSE, IL EST CONVENU ENTRE LES PARTIES CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

À la suite d'évolutions en cours de chantier sur les besoins en installation, le montant estimatif du projet est porté à 544 000 € HT.

En conséquence :

- L'article 4 est remplacé comme suit : « Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de janvier 2023, pour les phases PRO REA, est estimé à 544 000 € HT, (pour information : dont 11 024 € HT hors actualisation pour le système de vidéoprotection de l'espace de vente) ».
- L'article 5.1 est remplacé comme suit : « Les Financeurs s'engagent à financer l'opération sous maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs selon la clé de répartition suivante :

FINANCEURS	%	Besoin de financement Montant HT en euros courant
Quimper Bretagne Occidentale	15	81 600 €
Région Bretagne	85	462 400 €
Total	100 %	544 000 €

Les autres dispositions de la Convention restent inchangées.

ARTICLE 2 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

Ce présent avenant est établi en trois exemplaires originaux, un à destination de chaque Partenaire.

A Rennes, le

Pour Quimper Bretagne
Occidentale,

Pour la Région Bretagne

Pour SNCF Voyageurs,

La Présidente de
Quimper Bretagne Occidentale

Le Président
de la Région Bretagne

La Directrice de Région

Annexe :

Liste non exhaustive des éléments nouveaux ou renforcés qui engendrent le surcoût de 74 000 € enregistré dans cet avenant :

- portes à fort passage,
- augmentation du nombre de prises électriques,
- portes canifées supplémentaires,
- élargissement de la WIFI sur le back office,
- adaptation optimisation de l'aménagement de la cuisine / réfectoire,
- mobilier haut côté escale,
- accessibilité équipement GFA,
- interphones guichets,
- nouveaux basics,
- remplacement des assises de l'espace de vente et dans la cuisine réfectoire/ escale,
- présentoirs fiches horaires,
- pelliculage porte et façade d'accès à l'espace de vente,
- + derniers aléas liés au chantier (notamment provisions pour le coût de déplacement des automates en phase travaux)



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 08 juillet 2024
Opération(s) nouvelle(s) - Subvention plafonnée
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 10/07/2024
Reçu en préfecture le 10/07/2024
Publié le
ID : 035-233500016-20240708-24_0702_05-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Dépense subventionnable (en Euros)	Taux	Montant Proposé (en Euros)
DDFIP ESSONNE 91000 EVRY COURCOURONNES	24004179	ETAT_PRB 2024 PLEMET TRAVAUX	8 000 000,00	50,00	4000 000,00
DDFIP ESSONNE 91000 EVRY COURCOURONNES	24004189	ETAT_PRB 2024 ROSTRENEN TRAVAUX	8 000 000,00	50,00	4000 000,00
SNCF RESEAU 93418 ST DENIS CEDEX	24004061	SNCF RESEAU_TER BreizhGo_études APO/ACT pour renouvellement ligne ferroviaire AURAY-QUIBERON	1 980 000,00	40,00	792 000,00
COMMUNE DE MALESTROIT 56140 MALESTROIT	24004067	COMMUNE DE MALESTROIT_OPERATION AMENAGEMENT 2 ARRETS DE CAR QUALITATIFS ET MULTIMODAUX A MALESTROIT CENTRE	170 388,00	70,00	119 272,00
MONTREUIL SUR ILLE 35440 MONTREUIL SUR ILLE	24004065	COMMUNE DE MONTREUIL SUR ILLE_AMENAGEMENT ARRET REBILLARD	11 777,50	70,00	8 244,25
ROZ LANDRIEUX 35120 ROZ LANDRIEUX	24004066	COMMUNE DE ROZ LANDRIEUX_AMENAGEMENT ARRET DE CAR AU LIEU-DIT LE PETIT GAGE	3 380,00	70,00	2 366,00

Total : 8 921 882,25

Nombre d'opérations : 6

Délibération n° : 24_0702_05



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 08 juillet 2024
Opération(s) nouvelle(s)
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 10/07/2024

Reçu en préfecture le 10/07/2024

Publié le

ID : 035-233500016-20240708-24_0702_05-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Type	Montant Proposé (en Euros)
SNCF VOYAGEURS 35000 RENNES	24004176	SNCF VOYAGEURS_MODERNISATION DU TECHNICENTRE DE MAINTENANCE BRETAGNE_COFI N°2_TRAVAUX PREPARATOIRES	Subvention globale	3 782 160,00
CCI DES COTES D ARMOR 22005 SAINT-BRIEUC	24004062	Travaux de rénovation et de mise en conformité du bâtiment d'exploitation de Paimpol faisant office de gare maritime	Achat / Prestation	50 000,00

Total : 3 832 160,00

Nombre d'opérations : 2

Délibération n° : 24_0702_05



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 8 juillet 2024
Complément(s) d'affectation
Programme : PR0702 – Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 10/07/2024
Reçu en préfecture le 10/07/2024
Publié le
ID : 035-233500016-20240708-24_0702_05-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Type	Vote précédent			Nouvelle dépense subventionnable	Nouveau taux	Montant proposé (en euros)	Total (en euros)
				N° délib	Date de CP	Montant affecté (en euros)				
SNCF VOYAGEURS 93200 SAINT-DENIS	23001655	Etudes PRO et des travaux (REA) de l'aménagement de l'espace de services du bâtiment des voyageurs en gare de Quimper	Subvention plafonnée	23_0702_02	27/03/2023	399 500,00	544 000,00	85%	62 900,00	462 400,00

Total :

62 900,00

Nombre d'opérations : 1

Délibération n° : 24_0702_05