



communauté
de communes

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS du Conseil Communautaire du jeudi 4 avril 2024

Convocation

Date : 22/03/2024

Affichée et mise en ligne

le : 22/03/2024

Délibération n°

27-CC040424

Nombre de Membres :

- En exercice : 44
- Présents : 32
- Pouvoirs : 10
- Votants : 42
- Absents : 2

Résultats :

- Pour : 30
- Contre : 1
- Abstention : 13
- Ne prennent pas part au vote : 0

Liste des délibérations

Affichée 05/04/2024

Mise en ligne le :

05/04/2024

Délibération mise en ligne
sur le site internet de la
CCSSO le :

22 AVR. 2024

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA RÉALISATION DE LA PREMIÈRE PHASE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

L'an deux mille vingt-quatre, le jeudi 4 avril 2024, à vingt heures, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise se sont réunis à Mairie de Chamant - 1 rue de l'Aunette - Salle du Conseil Municipal - 60300 Chamant sous la présidence de Monsieur Guillaume MARÉCHAL, Président, en session ordinaire, après avoir été convoqués le vendredi 22 mars 2024, conformément aux dispositions de l'article L.5211-11 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Président de séance : Monsieur Guillaume MARÉCHAL

Secrétaire de séance : Madame Elisabeth SIBILLE

Siégeaient au Conseil Communautaire :

Monsieur ACCIAI Maxime	Monsieur LEFEVRE Sylvain
Madame AURAY JAUNET Christel	Monsieur LESAGE William
Madame BALOSSIER Françoise	Madame LOISELEUR Pascale
Monsieur BARON Jean-Marc	Madame LUDMANN Véronique
Monsieur BATTAGLIA Alain	Monsieur MARÉCHAL Guillaume
Madame BENOIST Magalie	Madame MARTIN Emilie
Monsieur BLOT Laurent	Monsieur MÉLIQUE Jacky
Monsieur BOUFFLET Pierre	Madame MIFSUD Florence
Monsieur CHARRIER Philippe	Monsieur NGUYEN PHUOC VONG Jean-Pierre
Monsieur de la BEDOYERE Jean-Marc	Monsieur NOCTON Laurent
Monsieur DUMOULIN François	Monsieur PATRIA Alexis
Monsieur FROMENT Daniel	Madame PRUVOST BITAR Véronique
Monsieur GAUDUBOIS Patrick	Madame REYNAL Sophie
Madame GAUVILLE-HERBET Cécile	Madame SIBILLE Elisabeth
Madame GLASTRA Delphine	Monsieur SICARD Bruno
Monsieur GUEDRAS Daniel	Madame TONDELLIER Viviane

Ont donné pouvoir :

Monsieur BOULANGER Damien à Madame Sophie REYNAL
Monsieur CURTIL Benoit à Madame Véronique LUDMANN
Monsieur GEOFFROY Rémi à Madame Magalie BENOIST
Madame GORSE-CAILLOU Isabelle à Monsieur Sylvain LEFEVRE
Monsieur LAPIE Dominique à Monsieur MÉLIQUE Jacky
Madame LOZANO Michèle à Monsieur BATTAGLIA Alain
Madame PALIN-SAINT-AGATHE Martine à Madame SIBILLE Elisabeth
Monsieur REIGNAULT Patrice à Monsieur NGUYEN PHUOC VONG Jean-Pierre
Madame ROBERT Marie-Christine à Monsieur GAUDUBOIS Patrick
Monsieur ROLAND Dimitri à Monsieur BLOT Laurent

Paraphes

04	ES
----	----

Communauté de Communes Senlis Sud Oise

30 avenue Eugène Gazeau • 60300 Senlis

03 44 99 08 60

www.ccsso.fr

Ne siégeait pas au Conseil Communautaire mais était représenté par son suppléant :

Néant

Étaient absents

Monsieur DIEDRICH Wilfried

Monsieur GRANZIERA Gilles

Le Président de séance vérifie les conditions de quorum : 32 présents et 10 pouvoirs.
Il constate que celui-ci est atteint et procède donc à l'examen de la question.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Monsieur le Président rappelle à l'assemblée délibérante que la liaison Roissy-Picardie est une nouvelle infrastructure ferroviaire de 6,5 km, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, reliant aux environs de la commune de Survilliers la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la ligne à grande vitesse d'Interconnexion, desservant l'aéroport Roissy CDG.



Dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris gare du Nord, l'objectif de la liaison Roissy-Picardie est de renforcer l'accessibilité du sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise au réseau à grande vitesse, au réseau d'Île-de-France et à l'aéroport Roissy CDG, en créant de nouvelles dessertes en TER et en TGV entre Amiens, Creil, Compiègne et la gare Roissy CDG TGV.

Un protocole de financement des travaux de réalisation de la première phase du projet a été signé en mai 2017 par l'État, le conseil régional des Hauts-de-France, les conseils départementaux de l'Oise et de la Somme, neuf autres collectivités territoriales de l'Oise et de la Somme et SNCF Réseau.

Les discussions en 2022 et 2023 entre l'État et les collectivités territoriales ont conduit à établir des conditions de financement plus favorables aux collectivités territoriales, qui ont été présentées lors du comité de pilotage du 29 janvier 2024 :

- Un effort supplémentaire de l'État de 19,5 millions d'euros, en plus des engagements déjà pris ;
- Un plafonnement de la participation financière des collectivités territoriales, désintéressées de tout futur surcoût, qu'ils soient liés aux travaux ou à l'inflation.

Le coût total du projet, après actualisation des hypothèses en matière d'inflation, s'établit à 541 millions d'euros, pris en charge à 66,5% par l'État et 33,5% par les collectivités territoriales. Un fonds de solidarité territorial (FST) de 2 millions d'euros va être constitué pour financer des projets bénéficiant aux territoires du Val d'Oise touchés par l'aménagement de l'infrastructure. Le FST est alimenté par chaque co-financeur au prorata de sa clé de participation au projet.

Paraphes	
	

Le tableau de financement du projet est le suivant :

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024



ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE

Montants prévisionnels (M€ courants)	Prév. TP01 actualisées	Clé (%)	FST
	COPIL mars 24		
Etat	359 692 996	66,4664%	1 329 328
Collectivités locales	181 472 004	33,5336%	670 672
<i>dont Région Hauts-de-France</i>	145 334 217	26,8558%	537 116
<i>dont CD Somme</i>	4 117 676	0,7609%	15 218
<i>dont CA Amiens Métropole</i>	8 235 351	1,5218%	30 436
dont collectivités de l'Oise :	23 784 761	4,3951%	87 902
<i>CD Oise</i>	16 975 800	3,1369%	62 738
<i>CA Creil Sud Oise</i>	1 933 597	0,3573%	7 146
<i>CA de la Région de Compiègne</i>	1 497 459	0,2767%	5 534
<i>CA du Beauvaisis</i>	1 181 254	0,2183%	4 366
<i>CC de l'Aire Cantilienne</i>	701 525	0,1296%	2 593
<i>CC du Clermontois</i>	508 865	0,0940%	1 881
<i>CC de la Vallée dorée</i>	324 713	0,0600%	1 200
<i>CC des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	373 198	0,0690%	1 379
<i>CC de Senlis Sud Oise</i>	288 349	0,0533%	1 066
Total	541 165 000	100,00%	2 000 000

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	Appels de fonds yc régul. avances et FST					Avances	Total yc Avances
	2024	2025	2026	2027	Total		
Etat	89 799 310	86 282 111	86 282 111	53 638 791	316 002 324	45 020 000	361 022 324
Collectivités locales	6 425 690	59 055 389	59 055 389	42 586 209	167 122 676	15 020 000	182 142 676
<i>dont Région Hauts-de-France</i>	0	48 013 630	48 013 630	34 824 073	130 851 333	15 020 000	145 871 333
<i>dont CD Somme</i>	732 167	1 258 140	1 258 140	884 447	4 132 893		4 132 893
<i>dont CA Amiens Métropole</i>	1 464 335	2 516 279	2 516 279	1 768 894	8 265 787		8 265 787
dont collectivités de l'Oise :	4 229 188	7 267 340	7 267 340	5 108 795	23 872 663		23 872 663
<i>CD Oise</i>	3 018 481	5 186 889	5 186 889	3 646 279	17 038 538		17 038 538
<i>CA Creil Sud Oise</i>	343 815	590 803	590 803	415 323	1 940 743		1 940 743
<i>CA de la Région de Compiègne</i>	266 265	457 543	457 543	321 643	1 502 994		1 502 994
<i>CA du Beauvaisis</i>	210 040	360 927	360 927	253 725	1 185 619		1 185 619
<i>CC de l'Aire Cantilienne</i>	124 739	214 348	214 348	150 682	704 117		704 117
<i>CC du Clermontois</i>	90 482	155 482	155 482	109 301	510 746		510 746
<i>CC de la Vallée dorée</i>	57 737	99 215	99 215	69 746	325 913		325 913
<i>CC des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	66 359	114 029	114 029	80 160	374 577		374 577
<i>CC de Senlis Sud Oise</i>	51 272	88 104	88 104	61 935	289 415		289 415
Total	96 225 000	145 337 500	145 337 500	96 225 000	483 125 000	60 040 000	543 165 000

Paraphes

Pour ne pas retarder l'engagement des travaux préparatoires en avril 2023 et en janvier 2024, l'État et le conseil régional des Hauts-de-France ont consenti ce projet, de respectivement 45 et 15 millions d'euros. La régularisation de ces fonds est prévue dans l'échéancier prévisionnel des appels de fonds ci-dessus.

Le projet de convention de co-financement du projet Roissy-Picardie, présenté à la validation du conseil communautaire, a été amendé pour tenir compte des observations des représentants des services de l'État et des collectivités territoriales, réunis en comité technique le 8 février 2024. Il a été validé à l'unanimité par les participants au comité de pilotage du 14 mars 2024, présidé par monsieur le préfet de la région Hauts-de-France.

Après avoir entendu l'exposé,

DÉLIBÉRATION

Vu l'arrêté préfectoral en date du 14 novembre 2016 portant création de la communauté de communes dénommée Communauté de Communes Senlis Sud Oise ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 30 décembre 2017 portant modification des statuts de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.) ;

Vu la délibération 2017-CC-07-100 du 25 septembre 2017 adoptant la motion de soutien au barreau Creil Roissy ;

Vu le modèle de convention annexé ;

Considérant la nécessité d'améliorer les conditions de transport en direction de l'Île de France au bénéfice des utilisateurs quotidiens du train ;



Considérant la nécessité d'approuver la présente convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la Liaison ferroviaire Roissy-Picardie ;

DÉCIDENT A LA MAJORITÉ

Article 1 : **D'APPROUVER** la convention annexée à la présente délibération ;

Article 2 : **D'AUTORISER** Monsieur le Président de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise, ou son représentant, à signer la convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la Liaison ferroviaire Roissy-Picardie et tous les documents s'y rapportant ;

Article 3 : **D'INSCRIRE** au budget les crédits nécessaires.

Paraphes	
	

Le Président de la Communauté de Communes est chargé de l'exécution de l'

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



Certifié exécutoire compte tenu de la transmission

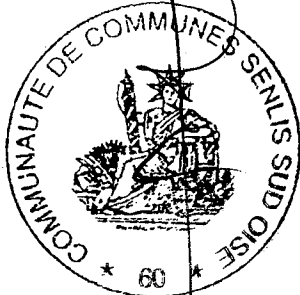
En Sous-Préfecture le : **22 AVR. 2024**

De la publication sur le site internet de la CCSSO : **22 AVR. 2024**

Fait à Senlis, le 17 avril 2024

Guillaume MARÉCHAL

Elisabeth SIBILLE



Président de la Communauté
de Communes Senlis Sud Oise

Secrétaire de séance

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif d'Amiens, 14 rue Lemerchier, CS 81114, 80011 Amiens Cedex 01 dans un délai de deux (2) mois à compter de date à laquelle elle est devenue exécutoire. Le Tribunal Administratif peut être également saisi via l'application informatique télerecours citoyen accessible par le biais du site www.telerecours.fr

Fiche de présentation du projet Roissy-Picardie et son projet de convention de co-financement

La liaison Roissy-Picardie est une nouvelle infrastructure ferroviaire de 6,5 km, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, reliant aux environs de la commune de Surveilliers la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la ligne à grande vitesse d'interconnexion, desservant l'aéroport Roissy CDG.

Dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris gare du Nord, l'objectif de la liaison Roissy-Picardie est de renforcer l'accessibilité du sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise au réseau à grande vitesse, au réseau d'Île-de-France et à l'aéroport Roissy CDG, en créant de nouvelles dessertes en TER et en TGV entre Amiens, Creil, Compiègne et la gare Roissy CDG TGV.

Un protocole de financement des travaux de réalisation de la première phase du projet a été signé en mai 2017 par l'État, le conseil régional des Hauts-de-France, les conseils départementaux de l'Oise et de la Somme, neuf autres collectivités territoriales de l'Oise et de la Somme et SNCF Réseau.

Les discussions en 2022 et 2023 entre l'État et les collectivités territoriales ont conduit à établir des conditions de financement plus favorables aux collectivités territoriales, qui ont été présentées lors du comité de pilotage du 29 janvier 2024 :

- Effort supplémentaire de l'État de 19,5 millions d'euros, en plus des engagements déjà pris ;
- Plafonnement de la participation financière des collectivités territoriales, désintéressées de tout futur surcoût, qu'ils soient liés aux travaux ou à l'inflation.

Le coût total du projet, après actualisation des hypothèses en matière d'inflation, s'établit à 541 millions d'euros, pris en charge à 66,5% par l'État et 33,5% par les collectivités territoriales. Un fonds de solidarité territorial (FST) de 2 millions d'euros va être constitué pour financer des projets bénéficiant aux territoires du Val d'Oise touchés par l'aménagement de l'infrastructure. Le FST est alimenté par chaque co-financeur au pro rata de sa clé de participation au projet.

Le tableau de financement du projet est le suivant :

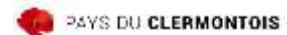
Montants prévisionnels (M€ courants)	Prév. TP01 actualisées	Clé (%)	FST
	COPIL mars 24		
Etat	359 692 996	66,4664%	1 329 328
Collectivités locales	181 472 004	33,5336%	670 672
<i>dont Région Hauts-de-France</i>	145 334 217	26,8558%	537 116
<i>dont CD Somme</i>	4 117 676	0,7609%	15 218
<i>dont CA Amiens Métropole</i>	8 235 351	1,5218%	30 436
<i>dont collectivités de l'Oise :</i>	23 784 761	4,3951%	87 902
<i>CD Oise</i>	16 975 800	3,1369%	62 738
<i>CA Creil Sud Oise</i>	1 933 597	0,3573%	7 146
<i>CA de la Région de Compiègne</i>	1 497 459	0,2767%	5 534
<i>CA du Beauvaisis</i>	1 181 254	0,2183%	4 366
<i>CC de l'Aire Cantilienne</i>	701 525	0,1296%	2 593
<i>CC du Clermontois</i>	508 865	0,0940%	1 881
<i>CC de la Vallée dorée</i>	324 713	0,0600%	1 200
<i>CC des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	373 198	0,0690%	1 379
<i>CC de Senlis Sud Oise</i>	288 349	0,0533%	1 066
Total	541 165 000	100,00%	2 000 000

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	Appels de fonds yc régul. avances et FST					Avances	Total yc Avances
	2024	2025	2026	2027	Total		
Etat	89 799 310	86 282 111	86 282 111	53 638 791	316 002 324	45 020 000	361 022 324
Collectivités locales	6 425 690	59 055 389	59 055 389	42 586 209	167 122 676	15 020 000	182 142 676
<i>dont Région Hauts-de-France</i>	0	48 013 630	48 013 630	34 824 073	130 851 333	15 020 000	145 871 333
<i>dont CD Somme</i>	732 167	1 258 140	1 258 140	884 447	4 132 893		4 132 893
<i>dont CA Amiens Métropole</i>	1 464 335	2 516 279	2 516 279	1 768 894	8 265 787		8 265 787
dont collectivités de l'Oise :	4 229 188	7 267 340	7 267 340	5 108 795	23 872 663		23 872 663
<i>CD Oise</i>	3 018 481	5 186 889	5 186 889	3 646 279	17 038 538		17 038 538
<i>CA Creil Sud Oise</i>	343 815	590 803	590 803	415 323	1 940 743		1 940 743
<i>CA de la Région de Compiègne</i>	266 265	457 543	457 543	321 643	1 502 994		1 502 994
<i>CA du Beauvaisis</i>	210 040	360 927	360 927	253 725	1 185 619		1 185 619
<i>CC de l'Aire Cantilienne</i>	124 739	214 348	214 348	150 682	704 117		704 117
<i>CC du Clermontois</i>	90 482	155 482	155 482	109 301	510 746		510 746
<i>CC de la Vallée dorée</i>	57 737	99 215	99 215	69 746	325 913		325 913
<i>CC des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	66 359	114 029	114 029	80 160	374 577		374 577
<i>CC de Senlis Sud Oise</i>	51 272	88 104	88 104	61 935	289 415		289 415
Total	96 225 000	145 337 500	145 337 500	96 225 000	483 125 000	60 040 000	543 165 000

Pour ne pas retarder l'engagement des travaux préparatoires en avril 2023, puis des travaux principaux en janvier 2024, l'État et le conseil régional des Hauts-de-France ont consenti à des avances du financement du projet, de respectivement 45 et 15 millions d'euros. La régularisation de ces avances est prise en compte dans l'échéancier prévisionnel des appels de fonds ci-dessus.

Le projet de convention de co-financement du projet Roissy-Picardie, présenté à la validation du conseil communautaire, a été amendé pour tenir compte des observations des représentants des services de l'État et des collectivités territoriales, réunis en comité technique le 8 février 2024. Il a été validé à l'unanimité par les participants au comité de pilotage du 14 mars 2024, présidé par monsieur le préfet de la région Hauts-de-France.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

CONDITIONS GENERALES
(FINANCEURS PUBLICS)

SOMMAIRE

Article 1. Documents contractuels	7
Article 2. Définition	7
Article 3. Objet des Conditions Générales	9
Article 4. Engagement du Projet	9
Article 5. Maîtrise d’ouvrage / Maîtrise d’ouvrage unique / Maîtrise d’ouvrage mandatée	9
Article 6. Suivi de l’exécution du Projet	10
6.1 Suivi du Projet	10
6.2 Comité de Pilotage	10
6.3 Comité Technique et Financier	12
Article 7. Financement du Projet.....	13
7.1 Définition du Coût Estimatif Initial	13
7.2 Conditions économiques de référence.....	14
7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....	14
7.4 Plan de financement.....	15
7.5 Caducité des engagements financiers.....	15
Article 8. Frais de maîtrise d’ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.....	16
Article 9. Financements européens.....	16
9.1 Demande de financements européens	16
9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement	17
9.3 Réduction du financement européen.....	17
9.4 Gestion de la subvention	17
9.5 Frais	18
Article 10. Gestion des écarts	18
10.1 Définition des coûts de référence	18
10.2 Répartition des économies de coûts	19

10.3 Répartition des coûts supplémentaires	19
10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation	20
10.5 Refus de modification du Plan de financement	21
Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif	22
11.1 Principes.....	22
11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation	22
11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial	23
11.4 Plafond global des pénalités	23
11.5 Circonstances exonératoires	23
11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet	25
Article 12. Appel de fonds.....	26
12.1 Appels de fonds et solde.....	26
12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds.....	27
12.3 Délai de paiement.....	27
12.4 Modalités de paiement	27
Article 13. Fiscalité.....	27
Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde	28
Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics	28
Article 16. Bilan	29
Article 17. Entrée en vigueur et durée	29
17.1 Entrée en vigueur	29
17.2 Expiration de la Convention de Financement	29
Article 18. Résiliation	30
18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution	30
18.2 Résiliation pour faute.....	30
18.3 Procédure.....	30
Article 19. Modifications	31
Article 20. Cession / Fusion	31

Article 21. Propriété intellectuelle	31
Article 22. Communication	32
Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité	33
23.1 Informations Confidentielles	33
23.2 Confidentialité	34
Article 24. Notifications – Élection de domicile	34
24.1 Notifications	34
24.2 Élection de domicile	35
Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable	35
25.1 Procédure amiable	35
25.2 Procédure de conciliation	35
25.3 Procédure contentieuse.....	36
25.4 Interprétation des documents contractuels.....	36
25.5 Droit applicable.....	37

Préambule

En application des dispositions légales et réglementaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national et ses installations de service.

L'article L.2111-9 précise notamment que « *la société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale [...] le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;* »

Compte tenu de la contribution du réseau ferré national au développement économique et social du pays et à son aménagement, l'Etat, les collectivités publiques et leurs délégataires sont autorisés à contribuer à son financement dans le respect des règles prévues par le Code des transports et le Code général des collectivités locales.

Pour permettre la réalisation de projets d'investissements sur le réseau ferré, SNCF Réseau conclut des conventions de financement avec :

- L'État,

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) ou privés chargés de missions de service public

Ces conventions traduisent la volonté des parties d'établir des relations transparentes et équilibrées pour réaliser leurs projets au meilleur coût et dans le respect des délais et des programmes.

Dans ce cadre, la présente convention établit les quatre principes du financement des projets à réaliser sur le réseau ferré national :

- La totalité des coûts générés par les projets co-financés est prise en charge par les financeurs.
- Quel que soit le financement apporté par SNCF Réseau, le coût du projet inclut les charges de maîtrise d'ouvrage et de fonctions supports de SNCF Réseau, il comprend une provision pour risques qui est fixée conformément aux normes usuelles de la profession en fonction de la complexité, de la durée et de la nature du projet.
- SNCF Réseau n'est susceptible d'être mis en responsabilité que pour des fautes prouvées dans l'exercice de sa maîtrise d'ouvrage.
- Les financeurs publics bénéficient d'une information fiable et régulière sur l'avancement du projet et d'un droit d'accès ponctuel aux données économiques et techniques des projets qu'ils financent.

Chaque Convention de Financement définit les conditions de financement, les objectifs du Projet, les conditions d'exécution des études et/ou des travaux nécessaires à la réalisation des opérations de développement et d'aménagement du réseau ferré national et de ses installations de service dans le respect de la maîtrise des coûts et des délais de réalisation.

Les signataires de la présente Convention ont consenti à l'adoption de ce modèle conventionnel, proposé par SNCF Réseau, eu égard au caractère exceptionnel du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, à la priorité absolue qui s'attache à sa réalisation pour les collectivités territoriales de la région Hauts-de-France, et au fait qu'il s'agit d'un projet dit de développement dont le financement est encadré par l'article L. 2111-10-1 du code des transports.

Les collectivités territoriales soulignent que l'adoption de la présente Convention ne pourra en aucun cas leur être opposée lors des discussions à venir pour l'établissement des conventions de financement d'autres opérations ferroviaires, et notamment celles inscrites au contrat de plan Etat-Région.

Article 1. Documents contractuels

Chaque Convention de Financement comprend :

D'une part, les présentes **Conditions Générales**, qui fixent les principes juridiques relatifs au financement par des Financeurs Publics et aux conditions de réalisation des études et/ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage.

D'autre part, une à sept annexes qui précisent les conditions spécifiques à chaque projet :

- **L'Annexe [1] « Conditions Particulières »**, qui définit les hypothèses structurantes du projet, à savoir les objectifs, les fonctionnalités et la description technique précise du programme d'opération, les conditions de réalisation telles qu'elles sont connues à date, ainsi que le Plan de financement et les délais de la Phase ou des Phases du Projet à réaliser ;
- **L'Annexe [2] « Coûts »**, qui définit les modalités de calcul et d'évolution des coûts estimés du Projet, tel que défini dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». Cette Annexe comprend également une décomposition précise des coûts par poste de dépenses détaillant notamment les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'études/travaux avec une décomposition précise des coûts correspondants et de la provision pour risques (identifiés et non identifiés) associée par élément technique ou mutualisée ;
- **L'Annexe [3] « Délais prévisionnels »** qui décrit les éléments prévisionnels de calendrier et de phasage du Projet ;
- **L'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds »** qui détaille les prévisions d'appels de fonds en application de l'article 12.2 des présentes Conditions Générales. Il comprend également le modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées pour chaque co-financeur, le modèle de demande de versement et le modèle de bilan financier et de décompte général définitif (DGD) pour le solde de l'opération.

Les Conventions de Financement portant sur la réalisation de travaux décidés au terme d'études préalables comprendront également :

- Une **Annexe [5]** listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux ;
- Une **Annexe [6]** comprenant un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication ;
- Une **Annexe [7]** « Engagement individuel de confidentialité (EIC) ».

Article 2. Définition

« **Financeur(s) Public(s)** » désigne(nt) individuellement ou ensemble, l'État, 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) ou privés chargés de missions de service public, ainsi que les délégataires de ces entités.

Ensemble, SNCF Réseau et les Financeurs Publics sont désignés dans la Convention de Financement individuellement en tant que « **Partie** » et ensemble en tant que les « **Parties** ».

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de la Phase ou des Phases du Projet objet de la Convention de Financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à la réalisation du Projet ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Coût Estimatif Initial** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) à la signature de la Convention de financement.

« **Coût Estimatif à Terminaison** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants), dont l'évolution est suivie tout au long de la réalisation du Projet à partir du Coût Estimatif Initial.

« **Coût Final** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre de la Convention de Financement afin de réaliser le Projet. Le Coût Final est exprimé en euros courants.

« **Euros constants** » vise les prix constants, c'est-à-dire tels qu'ils sont indiqués en valeur d'une année de référence fixée dans la Convention de Financement.

« **Euros courants** » vise les prix courants c'est-à-dire les prix en valeur réelle corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence exprimée en euros constants.

« **Infrastructure(s)** » désigne les biens et installations mobiliers et immobiliers appartenant à SNCF Réseau, relevant du réseau ferré national et/ou de ses installations de service, dont SNCF Réseau est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

« **Projet** » signifie un ensemble d'études et de travaux qui, en considération de leur objet, des procédés techniques utilisés ou de leur financement ne peuvent être dissociés et que le maître d'ouvrage a décidé d'exécuter dans une même période de temps et sur une zone géographique donnée. Un Projet répond à un programme fonctionnel, à savoir un ensemble fonctionnel dont la mise en service ne nécessite pas d'adjonction. Celui-ci décrit les objectifs du Projet, les fonctionnalités et les niveaux de performance attendus et en précise les principales caractéristiques en rapport avec ces objectifs.

« **Phase** » signifie étape du cycle de vie d'un Projet définie par un programme ou un programme et des études complémentaires, un délai et un coût en euros constants et en euros courants, et s'inscrivant dans les conditions contractuelles du Projet.

« **Plan de financement** » désigne la répartition par « Partie » ou par Financeur Public de la prise en charge du Besoin de Financement. Cette répartition s'exprime en pourcentage et en euros courants. En cas de divergence entre les pourcentages et les euros courants, les euros courants prévaudront.

« **Provision pour risques** » désigne la réserve financière constituée pour couvrir les risques identifiés ou non identifiés et imprévus.

Article 3. Objet des Conditions Générales

Les présentes Conditions Générales ont pour objet de détailler le cadre juridique et financier régissant la réalisation et le financement des études et/ ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage concernant les Infrastructures, telles que définies à l'article 2 ci-avant.

Article 4. Engagement du Projet

Les conditions spécifiques d'engagement propres à chacun des Projets financés dans le cadre d'une Convention de Financement sont définies dans les Annexes aux présentes Conditions Générales.

L'engagement de réalisation des différentes phases du Projet se fait dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties.

Dans l'hypothèse de la conclusion d'une même convention de financement ayant pour objet plusieurs phases, les Parties conviennent qu'un ou des point(s) d'arrêt sera(ont) fixé(s) avant l'engagement de la phase suivante, afin de vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation, notamment financières, de la Phase à venir. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

Article 5. Maîtrise d'ouvrage / Maîtrise d'ouvrage unique / Maîtrise d'ouvrage mandatée

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.

Lorsque la Convention de Financement a pour objet des études et/ou des travaux relatifs à des biens et installations relevant de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » précise, conformément à l'article L. 2422-12 du code de la commande publique, les prestations, les conditions d'exercice et la répartition de la maîtrise d'ouvrage du Projet entre les différentes Parties.

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

Article 6. Suivi de l'exécution du Projet

6.1 Suivi du Projet

L'exécution de la Convention de Financement nécessite un dialogue de gestion permanent entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier du Projet.

En particulier, SNCF Réseau s'engage à :

- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics de l'avancement technique du Projet (calendrier, atteinte des objectifs, difficultés rencontrées, proposition d'évolution du Programme fonctionnel le cas échéant...);
- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics des évolutions et risques d'évolutions éventuels du Coût Estimatif à Terminaison du Projet, et leurs causes en tenant compte notamment de l'évaluation à date des risques ;
- alerter le plus tôt possible les Financeurs Publics de tout risque de dépassement du Coût Estimatif Initial et à Terminaison du Projet ou du délai prévisionnel de réalisation du Projet.

Il est donc institué entre les Parties, à compter du jour de l'entrée en vigueur de la Convention de Financement, un Comité de Pilotage qui aura pour vocation d'être le lieu de concertation et d'échange entre les Parties.

À défaut de précisions au sein de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », les stipulations des articles 6.2 et 6.3 ci-dessous s'appliquent.

6.2 Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé des représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics désignés selon les modalités précisées dans le cadre de l'Annexe [1] « Conditions Particulières » joint aux présentes Conditions Générales.

Ce Comité de Pilotage a pour objet :

- De veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention de Financement ;
- De partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par SNCF Réseau. Dans le cas d'un Projet comportant plusieurs phases, les Parties conviennent notamment qu'en cours ou à l'issue de chaque phase et si l'Annexe [1] « Conditions Particulières » le prévoient, avant le lancement de la suivante, le Comité de Pilotage devra être réuni pour établir un point sur l'avancement matériel du Projet, notamment sur la tenue des délais, ainsi que sur la mise à jour du suivi financier du Projet, impliquant une actualisation des conditions financières du Projet, ainsi que de l'évaluation des risques ;

- S'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau veille à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du projet.
- De déterminer jusqu'à quel point les délais de réalisation des études sont conformes aux engagements pris et/ou pour les travaux sont conformes aux études ;
- De déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;
- De s'accorder sur des orientations du Projet et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau ou tout financeur juge utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constate un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant.
- D'approuver toute modification de programme demandée par un Financeur Public ou un tiers après analyse de sa faisabilité et de son impact ;

Le Comité de Pilotage se réunit au minimum une fois par an afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, etc.) ou à la demande de l'un des Financeurs Publics ou de SNCF Réseau. L'Annexe [1] « Conditions Particulières » pourra venir préciser le rythme des réunions du Comité de Pilotage afin de l'adapter à la nature et à l'importance du Projet.

SNCF Réseau fournit au Comité de Pilotage, dans des délais raisonnables de minimum d'une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet de la Convention de Financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la Provision pour Risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité de Pilotage.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau ou d'un Financeur Public, le Comité de Pilotage peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en question les termes de la Convention de Financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit conclu entre les parties.

Dans le cas où les Parties n'arrivent pas à trouver un accord lors du Comité de Pilotage sur les conditions de poursuite du Projet, elles mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce différend à l'amiable dans les conditions prévues à l'article 25 de la présente Convention de Financement.

En cas de désaccord des Parties, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité au 10.3), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au Comité de Pilotage.

6.3 Comité Technique et Financier

Le Comité Technique et Financier est composé des représentants techniques des Financeurs Publics et de SNCF Réseau désignés selon les modalités précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » jointe aux présentes Conditions Générales.

Le Comité Technique et Financier du Projet se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin. En cas de dérogations nécessaires en raison de la nature et de la durée limitée du Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » définit le nombre de réunions du Comité Technique et Financier qui doit être mis en place dès le début du Projet et se réunir au moins une fois avant la fin des études et/ou travaux considérés.

SNCF Réseau fournit en amont les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé

Ce Comité Technique et Financier a notamment pour objet :

- Le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues entre les Parties ;
- D'instruire et de préparer les décisions à prendre en Comité de Pilotage ;
- Le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- Le suivi de l'évolution du Coût Estimatif à Terminaison ;
- Le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;

- Le partage sur la situation à date du projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la Provision pour risques, et son impact sur le Coût Estimatif à Terminaison du Projet, en vue d'alerter le Comité de Pilotage sur tout risque de dépassement ;
- Le partage – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;
- Le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Ces missions et sa composition pourront être précisées et complétées par les Parties dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité Technique et Financier. Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un [1] mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le Comité de Pilotage ci-avant.

Article 7. Financement du Projet

7.1 Définition du Coût Estimatif Initial

Figure dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », pour chaque phase du Projet, le coût prévisionnel de toutes les dépenses nécessaires aux études et/ ou aux travaux de la Phase financée aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- Quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre ;
- Les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support, que ce soit les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou les frais de maîtrise d'ouvrage mandatée notamment pour les missions suivantes :
 - Organisation du Projet,
 - Direction et supervision de la maîtrise d'œuvre,
 - Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,

- Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
- Gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
- Gestion administrative,
- Actions en justice,
- Gestion comptable et des règlements,
- Gestion des relations avec les financeurs,
- Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
- Evaluations économiques et socio-économique,
- Réalisation de reporting,
- Clôture de projet,
- La Provision pour risques et aléas allouée pour chacun des éléments de coût

Ces coûts sont listés et définis dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et dans l'Annexe [2] « Coûts » en prenant en compte la spécificité du Projet financé et la bonne information du ou des Financier(s) Public(s). L'ensemble des coûts identifiés par SNCF Réseau et approuvé par les Parties préalablement à l'engagement du Projet ou de chaque phase du Projet constitue le « Coût Estimatif Initial ».

7.2 Conditions économiques de référence

Le Coût Estimatif Initial ou à Terminaison de la Phase ou des phases du Projet, objet de la Convention de Financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « Conditions Économiques de Référence ».

Les Conditions Économiques de Référence sont définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de la Phase ou des phases du Projet financé dans le cadre de la Convention de Financement et exprimé en euros courants et est précisé dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » devra définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation du Projet dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

L'évolution du Besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques projetées de réalisation, dépend notamment :

- Du calendrier prévisionnel de réalisation des études et/ou des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- De la complexité du projet et des risques associés ;
- De l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des études à réaliser ou des travaux prévus.

7.4 Plan de financement

Le Plan de financement est décomposé par phase du Projet.

Dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », le Plan de financement est établi sous la forme d'un tableau définissant, pour chaque Phase du Projet, l'engagement financier de chaque Financier Public exprimé :

- En pourcentage du Besoin de financement,
- En euros courants.

Dans l'hypothèse d'une même convention ayant pour objet plusieurs Phases d'un Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut prévoir que les financements d'une Phase d'un Projet non dépensés à l'issue de cette Phase pourront être utilisés par les Parties pour la Phase immédiatement suivante du Projet.

Le Plan de financement convenu entre les Parties dans le cadre des Annexes aux présentes Conditions Générales doit à tout moment couvrir l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté régulièrement par les Parties afin de couvrir à tout moment l'intégralité du Besoin de financement d'une phase du Projet ou de plusieurs phases du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Phases.

En tout état de cause, le Comité de Pilotage est saisi au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des cofinanceurs également.

7.5 Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement, SNCF Réseau n'a pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée soit de son report.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du Projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires listées à l'article 12.4 de la présente Convention de Financement.

En cas de survenance d'un tel événement, les Financeurs Publics s'engagent à modifier les décisions attributives des financements relatifs au Projet afin d'adapter en conséquence la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux ou toute autre date à compter de laquelle court le délai de caducité de versement des sommes dues en application desdites décisions.

Dans l'hypothèse où le délai entre la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement et la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux devrait excéder douze (12) mois, les Parties conviennent de se réunir pour envisager les suites à donner à la Convention de Financement.

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 « Modification » des présentes Conditions Générales.

Article 8. Frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau

Le Besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.

Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support calculés par SNCF Réseau sont estimés en fonction de la nature du Projet. Cette estimation est intégrée dans le Besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses du Projet, les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support font l'objet d'un suivi par les Parties dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier visés à l'article 6 des présentes Conditions Générales.

En cas de réalisation de la phase du Projet pour un coût inférieur à 95% du Coût Estimatif Initial, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé à SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre de la Convention de Financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le Comité de Pilotage et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Les cas de pénalités imputables à SNCF Réseau sur les frais de maîtrise d'ouvrage sont traités à l'article 11.

Article 9. Financements européens

9.1 Demande de financements européens

Si le Projet ou une ou plusieurs phases du Projet financé(es) au titre de la Convention de Financement est éligible à un financement européen et dans l'hypothèse où un financement européen serait envisagé par les Parties, SNCF Réseau constitue et dépose, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Le(s) Financier(s) Public(s) s'engage(nt) à lui fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou des phases du Projet, SNCF Réseau dépose la demande de financement européen le plus tôt possible afin d'obtenir de la (des) autorité(s) compétente(s) un avis de principe permettant aux Parties de se positionner sur la poursuite du Projet ou de la phase du Projet concernée.

En cas de refus de la demande de financement ou si le montant du financement accordé est inférieur au montant demandé, SNCF Réseau ne supporte aucune responsabilité vis-à-vis des autres Parties.

9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, le Besoin de financement du Projet ou de chaque phase du Projet doit à tout moment être intégralement couvert par le(s) Financeur(s) Public(s).

Dès que la subvention européenne est notifiée à SNCF Réseau, elle est déduite du Plan de financement du projet. Le calendrier des appels de fond de(s) Financeur(s) Public(s) est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau.

Compte tenu du caractère incertain du versement des subventions européennes attendues et en cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Financeur(s) Public(s) s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet ou des Phases du Projet. Ces contributions feront l'objet d'un appel de fond complémentaire.

9.3 Réduction du financement européen

Une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori.

Il appartient à SNCF Réseau, dûment bénéficiaire de la subvention européenne accordée, de diligenter la conduite du Projet et des certificats correspondants de façon à ce que le montant effectif versé corresponde au montant maximum notifié.

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de réduire le montant de la subvention versée au titre du Projet, dont le fait générateur n'est pas une carence de SNCF Réseau au titre de l'article 9.4 ci-après, le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à maintenir tout au long de le Convention de Financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

9.4 Gestion de la subvention

SNCF Réseau assure la gestion administrative du financement européen obtenu.

SNCF Réseau s'assure à cet égard que l'assiette des dépenses prises en compte au titre du financement européen respecte les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne.

SNCF Réseau s'engage également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au Projet.

SNCF Réseau fournit au plus tôt, après notification, au(x) Financier(s) public(s) un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont il est bénéficiaire.

9.5 Frais

Les frais de préparation du dossier de la demande de financement européen et les frais de gestion relatifs à la mise en œuvre du financement sont intégrés dans le coût du Projet ou de la phase du Projet ainsi financé. Ils intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

Ces frais sont intégrés dans les frais de maîtrise d'ouvrage à l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et sont susceptibles d'évoluer.

Article 10. Gestion des écarts

10.1 Définition des coûts de référence

Les Coûts Estimatifs Initiaux pris en compte au titre du présent article relatif à la Gestion des Ecart sont les suivants :

- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement d'études, le coût de référence sera le Coût Estimatif Initial des études établi par SNCF Réseau et indiqué dans la Convention de Financement.
- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement de travaux :
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial fixé dans les études d'avant-projet (le « coût AVP »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût AVP » exprimé en euros constants ;
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial résultant des études de Projet (le « coût PRO »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût PRO » exprimé en euros constants.

10.2 Répartition des économies de coûts

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est supérieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet et que parallèlement le Besoin de financement définitif est inférieur au Besoin de financement initial, l'économie de Besoin de financement complémentaire à apporter est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Le cas échéant, SNCF Réseau procède au reversement du trop-perçu dans les conditions précisées à l'article 12.1 des présentes Conditions Générales.

10.3 Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution de la Convention de Financement et quelle qu'en soit la cause, le(s) Financier(s) Public(s) en est(sont) informé(s) par SNCF Réseau dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'article 6.

En conséquence, SNCF Réseau adressera au(x) Financier(s) Public(s) et au Comité de pilotage, une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement de la phase du Projet ou du Projet.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau aux Financier(s) Public(s) et au Comité de pilotage dans les meilleurs délais dès qu'elle aura eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et lorsque cela est possible au minimum six (6) mois avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau considère que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial sera examiné en comités techniques et financier, puis en Comités de pilotage sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau et le cas échéant des analyses complémentaires.

Avant toute mobilisation de financement supplémentaire, SNCF Réseau s'engage à rechercher toutes les pistes d'économies permettant de limiter les impacts coûts et plannings à programme d'opération constant et à adapter le cas échéant le programme d'opération aux financements disponibles, sous réserve de la validation par le comité de pilotage des modifications de programme correspondantes.

Le(s) Financeur(s) Public(s) et/ou le Comité de pilotage dispose(nt) d'un délai de 2 mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii) pour faire part de sa (leur) décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par le(s) Financeur(s) Public(s) de sa (leur) décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraîne l'application des dispositions de l'article 10.5 des présentes Conditions Générales.

En tout état de cause, un avenant à la Convention de Financement sera établi dans un délai de 2 mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au Coût Estimatif Initial soit réparti entre les Financeurs Publics selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Le cas échéant, si et seulement si sa responsabilité est engagée selon les conditions fixées à l'article 11 ci-dessous, le maître d'ouvrage pourra être conduit à contribuer au besoin de financement par le versement de pénalités. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du Coût Estimatif Initial ne serait constaté par les Parties qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par la phase du Projet ou du Projet, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii) leur répartition par poste de coût et par Financeur(s) Public(s). Dans la mesure où SNCF Réseau ne contribue pas au financement du projet, et si malgré ces mesures il était constaté en fin de projet un dépassement du besoin de financement, les coûts supplémentaires ne pourront être pris en charge par le maître d'ouvrage que dans les conditions prévues à l'article 11 de la présente convention de financement.

10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque Comité de Pilotage, SNCF Réseau présentera aux Financeurs Publics un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le Coût Final. Un Comité de Pilotage sera organisé dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

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

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les Financeurs Publics. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivants le Comité de Pilotage. Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux Partenaires financiers.

En application de cet avenant, lors de chaque appel de fonds, le montant en euros courants de l'échéance établi dans la Convention de financement sera calculé par SNCF Réseau en tenant compte de cette évolution.

10.5 Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus du(des) Financier(s) Public(s) de compléter par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements du(des) Financier(s) Public(s) n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par les présentes Conditions Générales :

- (i) SNCF Réseau pourra suspendre pour une durée limitée à 3 mois et/ou pourra arrêter le Projet ou la phase du Projet concernée ;
- (ii) SNCF Réseau pourra unilatéralement résilier la Convention de Financement dans les conditions prévues à l'article 18 « Résiliation » des Conditions Générales.

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention de Financement en raison du refus d'un ou plusieurs Financeurs Publics de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, le(s) Financier(s) Public(s) suscitant le retard dans leur engagement supportera(ont) seul(s) les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention ou (ii) de la résiliation de la Convention de Financement. En conséquence, il(s) indemniserà(ont) intégralement SNCF Réseau :

- (i) De toutes les sommes dues par cette dernière, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elle par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt du Projet ou de la phase du Projet ;
- (ii) Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où le(s) Financier(s) Public(s) refuserai(en)t de verser à SNCF Réseau ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de la phase du Projet ou du Projet, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif

11.1 Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) de dépassement du Coût Estimatif Initial de la phase du Projet ou du Projet financé, tel que défini à l'article 10 de la Convention de Financement, le(s) Financier(s) public(s) pourra(ont) appliquer à SNCF Réseau des pénalités dans les conditions prévues au présent article, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de la Convention de Financement.

Une pénalité de retard dans la réalisation du Projet ou une pénalité de dépassement du Coût Estimatif Initial ne peut être infligée à SNCF Réseau que si une faute, dont il est prouvé qu'elle lui est directement imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du Coût Estimatif Initial.

Dans ce cas, SNCF Réseau fournit les pièces justificatives, dans la limite de ses obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

En tout état de cause, les financeurs peuvent diligenter un audit dans le cadre de l'article 15.

Les pénalités applicables au titre du présent article sont plafonnées à 10% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la Phase du Projet, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation est le délai prévu à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Délais prévisionnels », auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires » qui seraient survenus.

La pénalité de retard peut se déclencher dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à $[3/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de jours de retard.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet financé, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Au sens de la présente Convention de Financement, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le Coût Estimatif Initial et à Terminaison et sont définis à l'article 7.1 ci-dessus.

La pénalité de retard n'est pas infligée par chaque financeur public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en € constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de Financement) est le Coût Estimatif Initial à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Coûts prévisionnels » y compris provision pour risques, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires ».

La pénalité peut se déclencher dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à $[5/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de dépassement du coût.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet concerné, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». La pénalité n'est pas infligée par chaque Financier Public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.4 Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des articles 11.2 et 11.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

11.5 Circonstances exonératoires

11.5.1 Définition

SNCF Réseau ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du Coût Estimatif Initial et ne pourra se voir infliger aucune pénalité dans les hypothèses suivantes :

- a) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial résultant de l'action d'un tiers et notamment :
 - Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface ;
 - Aléa politique, événement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;
 - Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité ;
 - La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe 1 « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet ;

Les retards ou dépassement du coût estimatif initial imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances exonératoires sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes exonératoires définies à l'article 11.5.1.

- b) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :
- Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
 - Toute découverte d'espèce protégée
 - Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;
 - Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
 - Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
 - Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
 - La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet.
- c) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :
- Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens
 - Prise de décision tardive des Financeurs Publics
- d) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :
- Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
 - Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution du Projet, pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et sous réserve que SNCF Réseau n'en soit pas responsable, notamment dans la constitution des dossiers afférents ;
 - Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux ;
 - L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, SDRIF, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.
- e) Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau ;

- f) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement relevant de la force majeure défini au regard de la jurisprudence en vigueur au moment de la survenance de l'évènement.

La survenance des évènements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

11.5.2 Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau identifie la survenance d'un évènement pouvant constituer une Circonstance Exonératoire au sens du présent article 11.5.1, elle le notifie immédiatement par écrit motivé au(x) Financeur(s) Public(s) et lui (leur) adresse dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'évènement au regard des délais de réalisation de la phase du Projet ou du Projet et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet évènement.

S'ils entendent contester la validité de cette position, le(s) Financeur(s) Public(s) notifie(nt) à SNCF Réseau par écrit dans le délai de deux mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé de cette prétention. Pendant ce délai de deux mois, SNCF Réseau doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'évènement constituant une Circonstance Exonératoire sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Parties à l'issue de ce délai d'un mois, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales.

Si la demande de SNCF Réseau de prise en considération de Circonstances Exonératoires n'est pas contestée dans le délai de deux mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances Exonératoires.

11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet

Les stipulations du présent article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau dans les termes et conditions de l'article 10 ci-dessus.

A cet égard, dans le cadre du Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau fournit au(x) Financeur(s) Public(s) un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du Coût Estimatif Initial et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le Comité de Pilotage évoque les pénalités susceptibles d'être infligées à SNCF Réseau en une fois, au terme de la phase ou des phases du Projet objet de la convention de financement.

Les retards et dépassements de coûts sont ensuite constatés par le Comité de Pilotage une fois prononcée la fin de la phase du Projet ou du Projet, les Financeur(s) Public(s) validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 12. Appel de fonds

12.1 Appels de fonds et solde

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 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement du Projet ou de la phase du Projet financé, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Après le démarrage des études et/ou des travaux prévu(e)s par le Projet ou la phase du Projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études et/ou des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et/ou des travaux visé par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase du Projet ou du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif. Sauf à ce que SNCF Réseau justifie de la non-présentation de ce solde, au-delà de ce délai, une pénalité d'un montant de 10% des frais de maîtrise d'ouvrage pour non-présentation du solde sera exigible.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut préciser, en tant que de besoin et sans déroger au présent article, les modalités d'appel de fonds.

12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Le montant des échéances prévisionnelles des appels de fonds fait régulièrement l'objet d'actualisations par SNCF Réseau, communiquées par celle-ci au(x) Financeur(s) Public(s) par tous moyens. Ces calendriers actualisés ne constituent pas une modification de la Convention de Financement.

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Réseau à chacun des Financeurs Publics conformément au calendrier le cas échéant actualisé, selon les modalités définies à l'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

12.3 Délai de paiement

Les Financeurs Publics conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Aucune réclamation ou contestation par un Financeur Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financeur Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financeur Public a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau. Le délai de règlement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne pourra reprendre qu'une fois résolu le différend entre le Financeur Public concerné et SNCF Réseau.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de **deux points** de pourcentage.

12.4 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

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

Chaque libellé de virement devra comprendre le numéro de la facture d'appel de fonds.

Article 13. Fiscalité

Les montants versés par le(s) Financeur(s) Public(s) au titre de la Convention de Financement sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA.

Tout paiement à SNCF Réseau d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Financier Public concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

Le délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » visé ci-dessus démarre à compter de la plus tardive des deux dates suivantes : l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » de la convention de Financement.

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement du Projet. Le(s) Financier(s) Public(s) s'engage(nt) à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 des présentes Conditions Générales.

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics

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

Le contrôle ne peut plus débiter après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de Financement.

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

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de Financement, tel que prévu à l'article 10.3 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de Financement entre les Financeurs Publics.

Dans le cadre du contrôle par le(s) Financeur(s) Public(s), celui-ci (ceux-ci) aura(ont) accès aux documents administratifs, comptables et techniques ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Ils peuvent également demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qui serait raisonnablement utile concernant l'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Financeurs Publics à leur demande constituent des Informations Confidentielles au sens des présentes Conditions Générales.

Les personnes désignées ou mandatées, d'un commun accord entre SNCF Réseau et le ou les Financeur(s) Public(s) demandeur(s) pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'article 23 des présentes Conditions Générales, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'article 23.2 des présentes Conditions Générales.

SNCF Réseau conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

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

Article 16. Bilan

En tant que de besoin, et sous réserve que cette obligation s'applique à l'Opération aux termes de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau réalise la présentation aux Financeurs Publics du bilan des résultats économiques et sociaux prévu à l'article L. 1511-6 du Code des transports (le « Bilan LOTI »).

Les coûts relatifs à la réalisation du Bilan LOTI sont supportés par les Financeurs Publics et intégrés au Coût Estimatif Initial.

Le Bilan LOTI du Projet est rendu public sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.com/fr/bulletins-officiels>.

Article 17. Entrée en vigueur et durée

17.1 Entrée en vigueur

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties.

17.2 Expiration de la Convention de Financement

La Convention de Financement prend fin à la plus tardive des dates suivantes :

- Après le paiement du solde dû par les Parties au titre de la Convention de Financement ;

- En cas de financement européen, après la décision de l'autorité de contrôle de gestion du programme européen clôturant la phase de contrôle *a posteriori*.

Article 18. Résiliation

18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution

Au cas où un événement de quelque nature que ce soit rendrait impossible dans un délai prévisible la réalisation des études et/ou travaux financés, nonobstant toutes diligences raisonnablement possibles pour en atténuer les effets, chacune des Parties pourra à tout moment, et à défaut d'accord amiable, en prononcer la résiliation.

Concernant les Conventions de Financement portant sur des travaux, le délai prévisible s'entend d'une période d'au moins 12 (douze) mois.

18.2 Résiliation pour faute

La Convention de Financement peut également 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 de Financement.

18.3 Procédure

Toute résiliation au titre des articles 18.1 et 18.2 est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

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

Toute résiliation de la Convention de Financement au titre du présent article 19 est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention de Financement est réglé conformément aux stipulations de l'article 25 des présentes Conditions Générales.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention de Financement, le(s) Financier(s) Public(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au(x) Financier(s) Public(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs Publics).

Article 19. Modifications

Sauf stipulation contraire prévues aux présentes Conditions Générales ou à l'Annexe [1] « Conditions Particulières », toute modification des Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la Convention de Financement.

Les Annexes ainsi modifiées complètent et remplacent les dispositions des Annexes préexistantes concernées.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées aux présentes Conditions Générales feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 20. Cession / Fusion

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement sans l'accord préalable de l'ensemble des Parties. À cet effet, la Partie souhaitant céder ou transférer tout ou partie de la Convention de Financement devra communiquer par courrier recommandé avec demande d'avis de réception, au minimum deux (2) mois avant la date envisagée de la cession ou du transfert, le motif du projet de cession, une présentation détaillée des qualités économiques, financières techniques du cessionnaire ou du bénéficiaire du transfert, ainsi que tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la Convention.

Les autres Parties s'engagent à faire connaître leur décision écrite et motivée dans un délai d'un (1) mois à compter de la réception du courrier visé à l'alinéa précédent. Le silence gardé par les autres Parties passé ce délai vaut refus du projet de cession de la Convention de Financement.

La cession entraîne la substitution du cessionnaire dans les droits et obligations résultant de la Convention de Financement, soit pour la totalité en cas de cession totale, soit pour la partie de la Convention de Financement considérée en cas de cession ou de transfert partiel.

La cession ne donne lieu à aucune renégociation de la Convention de Financement.

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 21. Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention de Financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention de Financement restent la propriété de SNCF Réseau.

SNCF Réseau dispose à ce titre de l'intégralité des droits patrimoniaux de l'auteur attachés aux études en application des articles L. 122-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SNCF Réseau est seule juge de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Financier(s) Public(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

Les résultats des études sont communiqués au(x) Financier(s) Public(s) sans que cette transmission ne leur confère de droit sur ces éléments dans le respect de la réglementation fiscale applicable.

Chaque Partie respecte la confidentialité des documents et informations qui ont été fournis par les autres Parties et ne peuvent, sauf disposition législative ou réglementaire contraire, les publier ou les divulguer.

Article 22. Communication

L'Annexe [6] à la Convention de Financement comprend un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

SNCF Réseau informe le(s) Financier(s) Public(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information relatif au Projet ou à la phase du Projet mentionnent de façon spécifique le logo de SNCF Réseau et citeront le(s) Financier(s) Public(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

En cas de financement européen, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions en termes de publicité applicables à ce financement européen et à intégrer toute référence au(x) fond(s) européen(s) dans le cadre de la communication relative au Projet ou à la phase du Projet.

SNCF Réseau est chargée de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Financeurs Publics, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du Projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au Coût Estimatif Initial et à Terminaison.

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

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

Le Comité de pilotage peut proposer au cas par cas les dispositifs de communication qu'il juge utiles.

SNCF Réseau s'engage à fournir au(x) Financier(s) Public(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau dans les documents concernés.

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

Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité

23.1 Informations Confidentielles

Constitue une Information Confidentielle aux fins de la Convention de Financement toute information signalée comme telle et qui peut être protégée au titre du savoir-faire, par le secret ou pouvant légitimement relever du secret des affaires.

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, dont les Parties peuvent avoir connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), et qui n'a en tout état de cause pas été rendu public ;
- Toute information, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), signalée comme confidentielle, ayant été transmise par toute personne appelée à prendre part ou à participer à la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement ;
- Toute information ou document signalé comme confidentiel, qu'une des personnes habilitées a préparé pour les besoins de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement et qui contient, reflète et/ou utilise des informations décrites aux tirets ci-dessus.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les Données à Caractère Personnel éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles les Parties peuvent avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une Personne Physique Identifiée ou Identifiable. Est réputée être une « Personne Physique Identifiée ou Identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

Ne sont pas considérées comme des Informations 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.

23.2 Confidentialité

Les Parties gardent confidentielles toutes les Informations Confidentielles échangées dans le cadre de la Convention de Financement. En particulier, les financeurs prennent acte de l'obligation particulière de confidentialité pesant sur le gestionnaire d'infrastructure en application du code de la commande publique ou du code des transports et qui les obligent à lui garantir une confidentialité absolue sur les données sensibles du projet protégées par ces codes.

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [7] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement.

Les Parties ne peuvent pas 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 au titre de la Convention de Financement survivent 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.

Article 24. Notifications – Élection de domicile

24.1 Notifications

À défaut de stipulations spécifiques contraires fixées dans les Annexes, toutes les notifications effectuées au titre de la Convention de Financement doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Toute information verbale est confirmée par écrit selon les modalités prévues au présent article.

Pour être valable, et sauf dérogation prévue dans le cadre du règlement des différends, toute notification ou communication en vertu de la Convention de Financement doit se faire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par lettre recommandée électronique que les Parties s'engagent à accepter.

24.2 Élection de domicile

L'Annexe [4] « Calendrier des appels de fonds » précise la domiciliation de chacune des Parties.

Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention de Financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention de Financement ne serait pas réglé à l'amiable conformément à l'article 25.1 ci-dessous, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation visée à l'article 25.2 préalablement à la saisine des juridictions compétentes conformément à l'article 25.3 ci-dessous.

Dans le cadre du présent article, les notifications entre les Parties peuvent, par dérogation aux stipulations de l'article 24 des présentes Conditions Générales, être faites par courriel.

25.1 Procédure amiable

En cas de différend, quel qu'il soit, les Parties peuvent chacune, au moyen d'une notification aux autres Parties, désigner dans un délai de dix (10) jours ouvrés, un représentant du domaine d'activité concerné (opérationnel, technique, financier, juridique ou autre).

Si, au terme d'un délai **d'un (1) mois** après la désignation de ces représentants, le différend persiste après les échanges intervenus entre ceux-ci, les Parties pourront soumettre par écrit ce différend à un comité composé d'un représentant de haut niveau pour chaque Partie ou de la personne qu'il mandaterait.

Le comité visé à l'alinéa précédent se prononce sur le différend dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine.

25.2 Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable visée à l'article 25.1 peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau peut décider de suspendre le Projet ou la Phase du Projet concerné.

Si les autres Parties ne peuvent, à l'aune des éléments qui motivent la demande de la Partie soulevant le différend, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son principe, ils proposent à cette Partie, dans le délai d'un mois précité, une démarche de conciliation préalable.

La Partie soulevant le différend se prononce dans un délai de sept (7) jours sur le principe de la démarche proposée.

En cas d'accord, les Parties désignent conjointement, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la formalisation de l'accord de principe un ou plusieurs conciliateurs, personnalités indépendantes spécialisées en matière juridique et/ou technique, selon la nature et l'importance du litige. Passé ce délai de quinze (15) jours, les Parties sont réputées avoir renoncé à la procédure de conciliation préalable.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée au(x) conciliateur(s) dès sa(leur) désignation, le délai laissé au(x) conciliateur(s) en vue de la remise du rapport de conciliation qui ne peut être inférieur à trente (30) jours ni supérieur à quatre-vingt-dix (90) jours à compter de sa saisine. Celui-ci remet son rapport sur le fondement des documents écrits qui lui est remis par les Parties. Le (Les) conciliateur(s) peut (vent) demander aux Parties la communication, dans les plus brefs délais de tout document ou pièce utile à l'analyse du différend.

Les Parties se prononcent sur le succès de la procédure de conciliation, le cas échéant en présence du ou des conciliateurs désignés, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la remise du rapport de conciliation.

25.3 Procédure contentieuse

Si le différend n'est pas réglé par la procédure de conciliation visée à l'article 25.2, il sera porté devant le tribunal administratif à l'initiative de la Partie qui le souhaite dans le ressort duquel est situé le siège social de SNCF Réseau, nonobstant la pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

25.4 Interprétation des documents contractuels

Sauf stipulations contraires dans les présentes Conditions Générales :

- (a) Les titres attribués aux Articles et aux Annexes ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur leur interprétation.
- (b) Les termes définis sont employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exige.
- (c) Les Annexes ont pour objet de compléter les clauses du corps des Conditions Générales et l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre les « Conditions particulières » et les « Conditions Générales », les « Conditions particulières » prévalent.

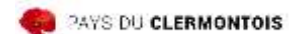
L'application des dispositions des « Conditions générales » ne peut en aucun cas conduire à remettre en cause le niveau maximal de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales, tel que défini à l'article 4.4 des « Conditions particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et les Annexes suivantes, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » prévaudra.

- (d) Les renvois à des textes législatifs ou réglementaires applicables à la présente Convention de Financement s'entendent également des textes, de quelque nature que ce soit, qui les modifient, les consolident ou leur succèdent.
- (e) Les renvois à une convention ou un autre document renvoient également à ses annexes ainsi qu'aux modifications ou avenants dont la convention ou le document a fait - ou pourra faire - l'objet.

25.5 Droit applicable

Le droit applicable est le droit français.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION DE LA PREMIERE PHASE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES

Entre :

L'État (Ministère de la Transition Écologique et Préfecture de la région Hauts-de-France), représenté par Monsieur Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités et par Monsieur Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord ;

Ci-après désigné « l'État »

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23ème étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, Monsieur [A compléter], autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désigné « l'AFIT France »

La Région Hauts-de-France, dont le siège est 151 avenue du Président Hoover, 59555 Lille, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Xavier BERTRAND, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil régional en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Région Hauts-de-France »

Le Conseil départemental de la Somme, dont le siège est 43 rue de la République, 80000 Amiens, représenté par le président du Conseil départemental, Monsieur Stéphane HAUSSOULIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil départemental en date du [X] ;

Ci-après désigné « le Conseil départemental de la Somme »

Le Conseil départemental de l'Oise, dont le siège est 1 rue Cambry, 60000 Beauvais, représenté par la présidente du Conseil départemental, Madame Nadège LEFEBVRE, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil départemental en date du [X] ;

Ci-après désigné « le Conseil départemental de l'Oise »

La Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole, dont le siège est place de l'Hôtel de Ville, 80000 Amiens, représentée par le président du Conseil métropolitain, Monsieur Alain GEST, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomérations d'Amiens Métropole »

La Communauté d'agglomération Creil Sud Oise, dont le siège est 24 rue de la Villageoise, 60100 Creil, représentée par le président du Conseil communautaire, Monsieur Jean-Claude VILLEMAIN, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise »

La Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, dont le siège est 28 place de l'Hôtel de ville, 60200 Compiègne, représentée par le président du Conseil communautaire, Monsieur Philippe MARINI, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne »

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis, dont le siège est 48 rue Desgroux, 60000 Beauvais représenté par la présidente du Conseil communautaire, Madame Caroline CAYEUX, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération du Beauvaisis »

La Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, dont le siège est 73 rue du Connétable, 60500 Chantilly, représentée par le président Monsieur François DESHAYES, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne »

La Communauté de communes du Clermontois, dont le siège est 9 rue Henri Breuil, 60600 Clermont, représentée par le président Monsieur Lionel OLLIVIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes du Clermontois »

La Communauté de communes du Liencourtois, dite la Vallée dorée, dont le siège est 1 rue de Nogent, 60290 Laigneville, représentée par le président Monsieur Olivier FERREIRA, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes de la Vallée dorée »

La Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, dont le siège est 1 rue d'Halatte, 60700 Pont-Sainte-Maxence, représentée par le président Monsieur Arnaud DUMONTIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte »

La Communauté de communes de Senlis Sud Oise, dont le siège est 30 avenue Eugène Gazeau, 60300 Senlis, représentée par le président Monsieur Guillaume MARECHAL, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de Senlis Sud Oise »

et :

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, président-directeur général, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désignée « SNCF Réseau »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° 507 523 801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représentée par Madame Marlène DOLVECK, directrice générale, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions »

* *
*

L'État, l'AFIT France, la Région Hauts-de-France, le Conseil départemental de la Somme, le Conseil départemental de l'Oise, la Communauté d'agglomérations d'Amiens Métropole, la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, la Communauté de communes du Clermontois, la Communauté de communes du Liancourtois, la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, la Communauté de communes de Senlis Sud Oise, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu le Code des transports, et notamment les articles L2111-9 à L2111-14 relatifs à SNCF Réseau et les articles L1512-19 à L1512-20 ainsi que R1512-12 à R1512-19 relatifs à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu la loi 2018-515 du 27 juin 2018 *pour un nouveau pacte ferroviaire* ;

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions de SNCF Réseau* ;

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 *relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau* ;

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 *approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau* ;

Vu le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2023 approuvé par la délibération n°22-93 du 14 décembre 2022 de son conseil d'administration et son annexe relative aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « Roissy-Picardie » ;

Vu le protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie (phase 1) signé le 3 mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités des Hauts-de-France et SNCF Réseau ;

Vu les protocoles de financement additionnels au protocole du 3 mai 2017 portant sur le financement d'une passerelle en gare de Survilliers-Fosses et d'un écopont en forêt de Chantilly signés en 2021 ;

Vu la convention n°20005717 relative au financement des études de niveau avant-projet détaillé du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 14 décembre 2020 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;

Vu la convention n°21007020 relative au financement de la 1ère phase des études de niveau projet (PRO) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 9 décembre 2021 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et son avenant n°21007020M001 signé le 24 mai 2022 ;

Vu la convention n°21007020 relative au financement des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 11 avril 2023 entre l'Etat, l'AFITF et SNCF Réseau ;

SOMMAIRE

Article 1. Objet des « Conditions Particulières »	10
Article 2. Description de la phase de réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie	10
2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet global de liaison ferroviaire Roissy-Picardie	10
2.2 Description et périmètre des travaux financés dans le cadre de la présente Convention	11
2.3 Organisation de la maîtrise d’ouvrage	12
2.4 Délais prévisionnels de réalisation	12
Article 3. Modalités de suivi de l’opération	13
Article 4. Financement de l’opération	14
4.1 Coût Estimatif Initial et Conditions Economiques de Référence	14
4.2 Besoin de Financement aux conditions économiques de réalisation	15
4.3 Modalités d’évolution et d’adaptation du Besoin de Financement aux conditions économiques réelles de réalisation	17
4.4 Plan de Financement	17
4.5 Financements européens	19
Article 5. Mise en place d’un Fonds de Solidarité Territoriale	20
Article 6. Appels de fonds	22
6.1 Modalités d’appels de fonds	22
6.2 Délais de caducité	24
Article 7. Notifications – Contacts	24

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

Sur les missions de l'AFITF :

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires et qui a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement (...) de projets d'intérêt national (ou) international (...) relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable (...). Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement (...).

Il est ainsi établi que l'AFITF est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

Sur le projet objet de la présente convention de financement

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV.

Il a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (trains à grande vitesse et trains express régionaux), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- Améliorer l'accès du sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse ;
- Proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris-Gare du Nord en heures de pointe ;
- Améliorer les déplacements quotidiens vers le hub de transport de Roissy et vers les pôles d'emplois de la plate-forme de Roissy et de Paris-Nord 2 depuis le sud de la région Hauts-de-France et le nord-est du Val-d'Oise en Ile-de-France ;
- Développer l'intermodalité air-fer en gare de Roissy-CDG 2 TGV, renforçant ainsi l'attractivité du pôle ferroviaire.

Favorisant le report modal vers le transport ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Le projet d'infrastructure consiste en un maillage du réseau ferroviaire avec :

- La réalisation d'une section de ligne nouvelle de 6,5 km dans le Val d'Oise, reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris-Gare du Nord-Creil-Amiens/Saint-Quentin ;

- Des aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy CDG 2 TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens.

Il permettra :

- La mise en place de services de trains à grande vitesse entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'Est et le Sud-Est de la France (Strasbourg, Lyon, Marseille, ...) ;
- La mise en place par la Région Hauts-de-France de services TER cadencés à partir d'Amiens, Saint-Quentin, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV.

Dans le cadre des travaux de préparation de la loi n° 019-1428 du 24 décembre 2019 *d'orientation des mobilités*, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a considéré, dans son rapport du 1er février 2018, que « *le projet Picardie-Roissy est prioritaire et que les études doivent se poursuivre en vue d'un engagement dans les meilleurs délais des travaux* ».

Par ailleurs, lors de l'établissement de trois scénarios de programmation des infrastructures à l'échelle nationale, le Conseil a recommandé de prévoir la réalisation de la première phase du projet à partir de la période 2023-2027 pour le scénario 1, et dès la période 2018-2022 pour les scénarios 2 et 3.

Les propositions du Conseil ont été reprises dans le rapport annexé de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 *d'orientation des mobilités*, qui précise que « *parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario 2* ».

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique du 23 février au 6 avril 2021. La déclaration d'utilité publique du projet, portant également mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a été prononcée le 21 janvier 2022.

S'agissant du financement du projet, un protocole de financement relatif à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie avait été conclu le 3 mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités des Hauts-de-France et SNCF Réseau. Un protocole additionnel relatif au financement d'une passerelle en gare de Survilliers-Fosses a été signé le 20 juillet 2021 entre l'Etat, la Région Hauts-de France et SNCF Réseau. Un deuxième protocole additionnel relatif au complément de financement d'un écopont en forêt de Chantilly a également été signé le 23 avril 2021 entre la Région Hauts-de-France, les collectivités de l'Oise et SNCF Réseau. Enfin, l'Etat apportera un financement complémentaire de 2 M€ pour permettre l'extension ville-à-ville de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses.

Le 14 décembre 2020, l'AFITF, l'État, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont conclu une convention de financement à hauteur de 12,54 M€ portant sur la réalisation des études de niveau avant-projet détaillé (APD) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le 9 décembre 2021, l'AFITF, l'État, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont conclu une convention de financement à hauteur de 6 M€ portant sur la réalisation d'une 1ère phase fonctionnelle des études de niveau projet (PRO) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le 24 mai 2022, un avenant a été adopté visant à étendre la convention initiale afin de couvrir le financement de l'intégralité des études de niveau projet (PRO) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, pour un montant total de 17,5 M€.

Le 11 avril 2023, l'AFITF, l'État, et SNCF Réseau ont conclu une convention de financement à hauteur de 30 M€ portant sur la réalisation des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Compte tenu de la dimension stratégique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et de la nécessité de mettre en service cette infrastructure dans les meilleurs délais, l'Etat a consenti un important effort financier complémentaire de l'ordre de 55 M€ par rapport aux accords préliminaires de financement entre les partenaires. En particulier, l'Etat a décidé de prendre en charge l'intégralité du financement de la régénération partielle, dans le cadre du projet, de la signalisation ferroviaire de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ces infrastructures étant d'envergure nationale et européenne. Cet effort, qui se traduit notamment dans le plan de financement figurant à l'article 4.4 des présentes « Conditions Particulières » ainsi que par l'introduction d'une clause de plafonnement de la participation des collectivités territoriales, revêt un caractère tout à fait exceptionnel qui mérite d'être souligné. Ces dispositions, qui s'inscrivent au-delà du cadre usuel d'intervention de l'Etat pour les projets d'infrastructures de transport, ne pourront donc en aucun cas être reconduites pour le financement d'autres opérations.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Objet des « Conditions Particulières »

Les présentes « Conditions Particulières » ont pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser dans le cadre de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les « Conditions générales », 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 divergence ou de contradiction entre les « Conditions particulières » et les « Conditions Générales », les « Conditions particulières » prévalent.

L'application des dispositions des « Conditions générales » ne peut en aucun cas conduire à remettre en cause le niveau maximal de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales, tel que défini à l'article 4.4 des « Conditions particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et les Annexes suivantes, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » prévaudra.

Article 2. Description de la phase de réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie

2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet global de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV.

Consistant en un maillage du réseau ferroviaire, avec un barreau en tracé neuf de quelques kilomètres et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent, il est constitué de plusieurs opérations :

- La création d'une section de ligne nouvelle de 6,5 km entre Vémars et Marly-la-Ville ainsi que des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, dans le département du Val d'Oise, reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris-Creil ;
- Des aménagements connexes en gares de Roissy CDG 2 TGV et d'Amiens ;
- La création d'un doublet de voies à Saint-Witz jusqu'en gare de Survilliers-Fosses ;
- Des aménagements connexes en gare de Chantilly-Gouvieux (4^{ème} voie à quai).

La réalisation d'un écopont (passage grande faune) en forêt de Chantilly est également intégrée au projet comme mesure d'accompagnement du territoire et d'amélioration écologique.

Il est prévu de réaliser les opérations listées aux deux premiers tirets (section de ligne nouvelle et aménagements connexes en gares de Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV et d'Amiens), ainsi que l'écopont en forêt de Chantilly, dans le cadre d'une première phase.

La seconde phase du projet, comprenant la création du doublet de voies nouvelles entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses ainsi que les aménagements en gare de Chantilly-Gouvieux, est envisagée à un horizon ultérieur, lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera.

2.2 Description et périmètre des travaux financés dans le cadre de la présente Convention

La présente Convention porte sur les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, composée des aménagements suivants :

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, comprenant notamment l'adaptation de la signalisation de la ligne, la création d'un poste de sectionnement électrique ainsi que l'électrification de trois voies de remisage en gare d'Amiens ;
- La création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV ainsi que des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la création de nouveaux quais ainsi que d'une passerelle et des circulations verticales permettant d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville ;
- La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;
- Les adaptations de la signalisation existante nécessaire à l'intégration du projet dans le réseau adjacent, comprenant le renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ainsi que des adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille.

La consistance détaillée de ces aménagements est précisée en Annexe 1bis « Consistance détaillée du projet ».

Les hypothèses structurantes, et en particulier les modalités de réalisation retenues, sont décrites dans l'Annexe 2 « Coûts » et l'Annexe 3 « Délais prévisionnels ».

2.3 Organisation de la maîtrise 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 acquière au nom de l'État.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent, sur leurs périmètres de compétences respectifs, la maîtrise d'ouvrage des travaux, objets de la présente convention.

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage respectifs de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont déterminés en conformité avec les règles constitutives des deux entités :

- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : aménagement de la ligne nouvelle et des raccordements, modifications des équipements ferroviaires liées au projet sur la LGV Nord, la LGV d'Interconnexion et la ligne Paris-Creil, modification des plans de voie en gares de Survilliers-Fosses et de Roissy CDG 2 TGV, électrification de voies de service existantes en gare d'Amiens et adaptations de la signalisation existante ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions (gare de Roissy CDG 2 TGV) : création d'un nouveau quai et de ses accès ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions (gare de Survilliers-Fosses) : créations de nouveaux quais, d'une passerelle d'accès et des circulations verticales, permettant également les correspondances avec le RER D et l'établissement d'un lien ville-ville.

SNCF Gares & Connexions conserve toutefois la possibilité de déléguer à SNCF Réseau la maîtrise d'ouvrage de tout ou partie des travaux relatifs aux investissements situés sur son périmètre et objets de la présente Convention. Cette éventuelle délégation de maîtrise d'ouvrage est sans effet sur l'exécution de la présente Convention.

2.4 Délais prévisionnels de réalisation

Les études d'avant-projet conduisent à un calendrier technique de livraison de la nouvelle infrastructure prévue au 31 juillet 2026. Cette échéance constitue les Délais prévisionnels au sens des « Conditions Générales », et notamment pour l'application de son article 11.

Par ailleurs, la réalisation des phases d'essais ferroviaires et l'obtention des autorisations requises, qui s'engageront à compter de la livraison de la nouvelle infrastructure, conduisent à une mise en service commerciale prévisionnelle à l'horizon de la fin de l'année 2026.

Une note explicative portant sur la consistance des essais ferroviaires sera transmise aux financeurs.

SNCF Réseau appelle l'attention des Parties sur le fait que le respect de ce délai prévisionnel repose sur différentes hypothèses détaillées dans l'Annexe 3 « Délais prévisionnels ». Parmi les hypothèses structurantes figurent notamment :

- La possibilité de bénéficier d'une programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil en ligne avec les besoins nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, alors qu'il s'agit d'un axe particulièrement contraint du fait de l'importance des circulations qu'il supporte et d'un volume de travaux conséquent sur l'ensemble de l'axe Nord dans les années à venir ;
- L'absence d'aléas techniques majeurs sur la régénération des postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion ainsi que sur les adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille, ces interventions étant hors norme et sans précédent sur le réseau ferré national. Les études de signalisation en cours et à venir permettront d'approfondir les modalités techniques de ces interventions ainsi que les conditions financières et de planning qui s'y attachent. Les conclusions de ces études constituent un préalable à tout engagement du maître d'ouvrage.

Ces deux hypothèses structurantes, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager.

Les éléments détaillés du calendrier prévisionnel de réalisation du Projet figurent en Annexe 3.

Les éléments détaillés relatifs aux hypothèses structurantes prises pour l'établissement des Délais prévisionnels figurent à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses ».

Article 3. Modalités de suivi de l'opération

Les dispositions du présent article viennent compléter et préciser les dispositions de l'article 6 des « Conditions Générales ».

Le Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 des « Conditions Générales », est présidé par le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, désigné à cette fin par le ministre chargé des transports.

Le Comité Technique et Financier, visé à l'article 6.3 des « Conditions Générales », est présidé par un membre de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable, désigné par le ministre chargé des transports.

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

L'organisation et le secrétariat de ces deux comités est assurée par SNCF Réseau.

Dans le cadre des missions de ces deux instances telles que définies à l'article 6 des « Conditions Générales », SNCF Réseau veillera à rendre compte aux Financeurs Publics de la gestion des risques du Projet et de ses conséquences sur le Besoin de Financement.

Article 4. Financement de l'opération

La présente Convention porte sur le financement des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Toutefois, afin :

- d'assurer la traçabilité avec les précédents engagements des Parties pris dans le cadre du protocole de financement du 3 mai 2017 et de ses deux protocoles additionnels, qui portaient sur l'ensemble constitué des études de niveau avant-projet (AVP), de niveau projet (PRO) et de la phase de réalisation (REA) ;
- de prendre en compte le financement par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France des études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, qui ont fait l'objet de conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2023 pour un montant cumulé de 60 040 000 € courants, ce financement étant à considérer comme une avance auprès des autres Financeurs publics ;

cet article comporte, aux côtés des données propres à la phase de réalisation (REA), celles relatives aux phases d'études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) ainsi qu'à l'ensemble de ces trois phases.

Le mécanisme de régularisation des avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France est défini à l'article 6 des présentes « Conditions Particulières ».

4.1 Coût Estimatif Initial et Conditions Economiques de Référence

Les Conditions Économiques de Référence, visées à l'article 7.2 des « Conditions Générales », sont celles de mars 2021.

Le Coût Estimatif Initial, visées à l'article 7.1 des « Conditions Générales », des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dont le financement est l'objet de la présente Convention, s'établit à 425 284 000 € aux conditions économiques de mars 2021.

Le Coût Estimatif Initial est issu des études de niveau avant-projet (AVP), conduites entre septembre 2020 et mars 2022. Cette estimation est indissociable du stade d'avancement des études de définition du Projet qui ont conduit à l'établir.

Ainsi, le Coût Estimatif à Terminaison sera actualisé en fonction des résultats des études de niveau projet (PRO), puis tout au long de la phase de réalisation. En particulier, le Coût Estimatif Initial n'emporte aucun engagement de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions quant aux résultats des appels d'offres relatifs aux marchés de travaux ou au niveau de matérialisation des aléas durant la réalisation du Projet.

Enfin, ainsi qu'il est exposé à l'article 2.4, les hypothèses structurantes relatives à la programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil ainsi qu'aux modifications de la signalisation ferroviaire existante, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager.

Ce coût estimatif se décompose comme suit par périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : 375 110 000 € HT aux conditions économiques de mars 2021 ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions : 50 174 000 € HT aux conditions économiques de mars 2021.

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions Générales », et complétée par les montants déjà engagés au titre des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) via des conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2022, figure dans le tableau ci-après.

Coût estimatif (en € aux conditions économiques de mars 2021)		Périmètre de maîtrise d'ouvrage		
		SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Etudes AVP (pour mémoire)		10 532 000	1 758 000	12 290 000
Etudes PRO (pour mémoire)		14 544 000	1 518 000	16 062 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	13 000 000	0	13 000 000
	Travaux	301 728 000	37 260 000	338 988 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	18 330 000	6 437 000	24 767 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	7 452 000	2 937 000	10 389 000
	Provision pour risques	34 600 000	3 540 000	38 140 000
	Total Phase REA	375 110 000	50 174 000	425 284 000
Total AVP+PRO+REA		400 186 000	53 450 000	453 636 000

Les éléments détaillés relatifs aux hypothèses structurantes prises pour l'établissement du Coût Estimatif Initial figurent à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèse ».

4.2 Besoin de Financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie dans les conditions prévues à l'article 10.4 des « Conditions Générales », et des modifications de calendrier d'exécution.

Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01.

A la date de conclusion de la Convention, le Besoin de financement, visé à l'article 7.3 des « Conditions Générales », des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dont le financement est l'objet de la présente Convention, s'établit à 511 125 000 € courants HT.

Le Besoin de financement se décompose comme suit par périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : 450 031 000 € courants HT ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions : 61 094 000 € courants HT.

Le Besoin de Financement, complété par les montants déjà engagés au titre des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) via des conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2022, s'établit comme suit :

<i>Besoin de Financement (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d'ouvrage		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Études AVP (pour mémoire)	10 749 000	1 791 000	12 540 000
Études PRO (pour mémoire)	15 870 000	1 630 000	17 500 000
Phase REA	450 031 000	61 094 000	511 125 000
Total AVP+PRO+REA	476 650 000	64 515 000	541 165 000

Le Besoin de Financement est défini sur la base des hypothèses suivantes :

- Le Coût estimatif exprimé aux Conditions Économiques de Référence tel que visé à l'article 4.1 ;
- Le calendrier de réalisation des différentes phases du Projet selon les hypothèses exposées à l'Annexe 3 ;
- Le Besoin de Financement de la phase de réalisation (REA) repose sur des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l'établissement de la Convention (novembre 2023) :
 - Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
 - Indice ING (MOE et MOA) : +2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.
- Le Besoin de Financement des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO), ayant fait l'objet de conventions de financements distinctes entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, s'établit à hauteur du montant contractualisé, exprimé en euros courants, dans lesdites conventions.

4.3 Modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de Financement aux conditions économiques réelles de réalisation

Le Besoin de Financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques réelles de réalisation, est régulièrement actualisé et présenté aux Financeurs Publics dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier.

Cette actualisation tient compte notamment :

- Des dépenses réelles constatées au fur et à mesure de l'avancement du Projet ;
- Du suivi des risques attachés à Projet, qu'il s'agisse de la réévaluation des impacts potentiels des risques identifiés initialement ou de l'apparition de nouveaux risques
- Du calendrier prévisionnel actualisé de réalisation des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- De l'évolution des indices de prix observés et des meilleurs prévisions disponibles à date.

A cette fin, l'actualisation des postes « Acquisitions foncières et poste divers », « Travaux », « Provisions pour risques », visés à l'article 4.1 et composant le Coût Estimatif Initial, sont actualisés sur la base de l'indice « Index Travaux Publics - TP01 - Index général tous travaux », tel que publié par l'INSEE.

L'actualisation des postes « Frais de maîtrise d'œuvre » et « Frais de maîtrise d'ouvrage » sont, quant à eux, actualisés sur la base de l'indice « Index divers de la construction - ING – Ingénierie », tel que publié par l'INSEE.

4.4 Plan de Financement

Les Parties s'engagent à participer au financement du Besoin de financement pour les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, selon la clé de répartition définie ci-après.

Afin de prendre en compte les financements anticipés par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France, le plan de financement est établi sur le périmètre comprenant les études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO) et l'intégralité de la phase de réalisation (REA).

La répartition entre les Financeurs Publics du Besoin de Financement est établie sur la base des principes suivants :

- L'application des montants et des clés de financement prévus respectivement par le protocole de financement du 3 mai 2017, le protocole additionnel n°1 relatif au financement de la passerelle de Surveilliers-Fosses et le protocole additionnel n°2 relatif au complément de financement de l'écopont en forêt de Chantilly ;
- La reprise par l'État des participations du Conseil régional d'Île-de-France et de SNCF Réseau prévues par le protocole de financement du 3 mai 2017 ;

- La prise en charge par l'Etat de l'intégralité des coûts liés au renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion ainsi qu'aux modifications de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses afin d'établir un lien ville-ville ;
- La mobilisation d'une participation complémentaire de l'Etat, afin de tenir compte de l'évolution du calendrier de réalisation du projet par rapport aux accords préliminaires de financement.

Ce tableau n'intègre pas le financement du Fonds de solidarité territoriale mis en place en application de l'article 5 des présentes « Conditions Particulières » et dont le financement fait l'objet d'une répartition spécifique précisée dans le même article.

Plan de Financement (en € courants)	Périmètre de maîtrise d'ouvrage				
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total	Clé (%)	dont avance*
Etat (AFIT France)	316 812 186	42 880 810	359 692 996	66,4664%	45 020 000
Collectivités locales	159 837 814	21 634 190	181 472 004	33,5336%	15 020 000
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	128 008 194	17 326 023	145 334 217	26,8558%	15 020 000
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	3 626 787	490 889	4 117 676	0,7609%	
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	7 253 574	981 778	8 235 351	1,5218%	
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	20 949 260	2 835 501	23 784 761	4,3951%	
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	14 952 030	2 023 770	16 975 800	3,1369%	
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	1 703 084	230 514	1 933 597	0,3573%	
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	1 318 940	178 520	1 497 459	0,2767%	
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	1 040 431	140 823	1 181 254	0,2183%	
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	617 892	83 632	701 525	0,1296%	
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	448 201	60 664	508 865	0,0940%	
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	286 002	38 711	324 713	0,0600%	
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	328 707	44 491	373 198	0,0690%	
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	253 974	34 376	288 349	0,0533%	
Total	476 650 000	64 515 000	541 165 000	100,0000%	60 040 000

* avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France pour le financement des études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais).

Clause de plafonnement de la contribution des collectivités territoriales

L'application des dispositions de la présente convention de financement, y compris celles des « Conditions générales », ne peut conduire à une contribution de l'ensemble des collectivités territoriales excédant un montant défini comme la plus petite des deux valeurs suivantes :

- Un montant de 181 472 004 € courants HT, correspondant au niveau prévisionnel de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales inscrit dans le tableau ci-dessus ;

- Un montant de 152 120 396 € HT aux conditions économiques de mars 2021, soit le Cout Estimatif Initial multiplié par la clé de financement de l'ensemble des collectivités territoriales, actualisé en fonction de l'évolution réelle des indices du coût de la construction ainsi que du calendrier réel des dépenses des maîtres d'ouvrage, sur l'ensemble de la durée d'exécution de la Convention.

L'actualisation de ce montant aux conditions économiques courantes fait l'objet d'une ré-évaluation régulière par SNCF Réseau, en fonction des données disponibles les plus à jour, présentée aux instances de gouvernance du projet.

Dans l'hypothèse où ce dispositif de plafonnement de la contribution de l'ensemble des collectivités territoriales trouve à s'appliquer, la prise en charge de la fraction de contribution excédant ce plafond donne lieu à une convention spécifique entre l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Application de l'article 10.5 des Conditions générales

En cohérence avec la clause de plafonnement de la contribution des collectivités territoriales prévue à l'article 4.4, l'article 10.5 des « Conditions Générales » n'est applicable qu'en cas de refus de modification du Plan de financement de la part de l'Etat.

Précisions relatives à la contribution de la Région Hauts-de-France

La Région Hauts-de-France et l'Etat ayant pré-financé à parts égales les études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO) à hauteur de 15 020 000 € courants chacun, les dispositions de la présente Convention conduisent à une contribution prévisionnelle de la Région pour la phase de réalisation (REA) s'établissant à hauteur de 130 314 217 € courants et se décomposant comme suit :

- Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : 114 698 694 € courants, soit un taux de participation régionale de 25,4868% à la phase de réalisation ;
- Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : 15 615 523 € courants, soit un taux de participation régionale de 25,5598% à la phase de réalisation.

4.5 Financements européens

Le Plan de Financement établi à l'article 4.4 des « Conditions Particulières » ne prend pas en compte une éventuelle subvention de l'Union européenne au projet. Un dossier de demande de subvention sera déposé dans le cadre de l'appel à projets relatif aux réseaux transeuropéens de transports ouvert en septembre 2023.

En cas d'obtention de tout ou partie de la demande déposée dans le cadre de l'appel à projets de septembre 2023, cette subvention sera déduite du Plan de Financement du projet dès que la subvention européenne aura été notifiée à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, conformément à l'article 9.2 des « Conditions Générales ».

Cette déduction s'opère de manière à ce que cette subvention vienne en déduction de la participation de chaque signataire au prorata des clés de financement définies ci-après.

<i>Répartition du bénéfice des subventions européennes</i>	Clé (%)
Etat (AFIT France)	59,6361%
Collectivités locales	40,3639%
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	32,3259%
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	0,9159%
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	1,8317%
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,2903%
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,7758%
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,4301%
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	0,3331%
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,2627%
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,1560%
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	0,1132%
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,0722%
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,0830%
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,0641%
Total	100,0000%

Article 5. Mise en place d'un Fonds de Solidarité Territoriale

Les Parties ont décidé la mise en place, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, d'un Fonds de Solidarité Territoriale (FST) sur le modèle de ceux régis par la circulaire du 27 septembre 2010 pour plusieurs projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, au bénéfice des territoires impactés par le projet dans le département du Val-d'Oise.

La mise en place de ce dispositif vise à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage et à mettre en valeur les territoires concernés, notamment en favorisant leur développement économique, social et culturel.

L'enveloppe financière du fonds est fixée à un montant forfaitaire et non révisable de 2 000 000 € courants. Elle est destinée à apporter un soutien, sous forme de subventions, à des actions éligibles localisées sur les communes ou les communautés de communes ou les communautés d'agglomération traversées par la zone de passage du tracé de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie issue de la déclaration d'utilité publique du 21 janvier 2022.

Un comité des exécutifs est constitué sous la présidence du préfet du Val-d'Oise. Il réunit les représentants des collectivités territoriales des territoires impactés, des Parties à la présente convention et de SNCF Réseau. Ce dernier assure le secrétariat du comité.

Les demandes de subvention pour des actions éligibles au fonds de solidarité territoriale sont soumises par les collectivités territoriales des territoires concernés au comité des exécutifs, qui décide de l'allocation de subventions dans la limite de l'enveloppe du fonds. Pour une action donnée, la subvention est plafonnée à 80% du montant hors taxe de l'action, le complément devant être apporté par le maître d'ouvrage de l'action.

L'octroi de la subvention donne lieu à une convention particulière entre ce dernier, le président du comité des exécutifs et SNCF Réseau. La conclusion de la convention d'engagement des actions bénéficiant d'un financement au titre du FST doit intervenir au plus tard dans les trois années suivant la mise en place de la nouvelle infrastructure ferroviaire.

Le financement de ce fonds est assuré ainsi, selon la clé de financement définie à l'article 4.4 :

<i>Besoin de Financement (en € courants)</i>	Fonds de Solidarité Territoriale
Etat (AFIT France)	1 329 328
Collectivités locales	670 672
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	537 116
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	15 218
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	30 436
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	87 902
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	62 738
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	7 146
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	5 534
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	4 366
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	2 593
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	1 881
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	1 200
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	1 379
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	1 066
Total	2 000 000

Le fonds de solidarité territoriale fait l'objet d'appels de fonds spécifiques, distincts de ceux relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Article 6. Appels de fonds

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 des « Conditions Générales ».

Celles-ci doivent tenir compte des avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France au titre des études de niveau d'avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais).

Dans le cadre :

- de la convention relative au financement des études de niveau avant-projet détaillé du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 14 décembre 2020 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,
- de la convention relative au financement de la 1ère phase des études de niveau projet (PRO) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 9 décembre 2021 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et son avenant signé le 24 mai 2022,
- de la convention relative au financement des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 11 avril 2023 entre l'Etat, l'AFITF et SNCF Réseau (dite « CFI-relais »),

l'Etat et la Région Hauts-de-France ont mobilisé par anticipation les financements figurants dans le tableau suivant.

<i>Financements anticipés (en € courants)</i>		Périmètre de maîtrise d'ouvrage		
		SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Etudes AVP	Etat (AFIT France)	5 374 500	895 500	6 270 000
	Région Hauts-de-France	5 374 500	895 500	6 270 000
	Total AVP	10 749 000	1 791 000	12 540 000
Etudes PRO	Etat (AFIT France)	7 935 000	815 000	8 750 000
	Région Hauts-de-France	7 935 000	815 000	8 750 000
	Total PRO	15 870 000	1 630 000	17 500 000
CFI-relais	Etat (AFIT France)	30 000 000	0	30 000 000
	Région Hauts-de-France	0	0	0
	Total CFI-relais	30 000 000	0	30 000 000
Total	Etat (AFIT France)	43 309 500	1 710 500	45 020 000
	Région Hauts-de-France	13 309 500	1 710 500	15 020 000
	Total	56 619 000	3 421 000	60 040 000

Afin de rétablir les équilibres du plan de financement, les conditions de calculs des appels de fonds visés à l'article 12 des « Conditions Générales » tiendront compte des modalités ci-après.

Appels de fonds relatifs aux travaux principaux (phase REA hors CFI-relais)

La participation prise en compte pour l'établissement des appels de fonds au titre de la présente Convention est calculée :

- sur la base du Besoin de Financement de la phase REA, hors acquisitions foncières et travaux préparatoires faisant l'objet de la convention de financement spécifique dite « CFI-relais » ;
- par application, sur ce montant, des clés de répartition telles que définies à l'article 4.4.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Appels de fonds de régularisation des avances consenties par l'Etat et par la Région Hauts-de-France

Afin de régulariser les avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France au titre des études de niveau d'avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais), il est procédé à des appels de fonds dont le montant total correspond à la différence entre :

- le montant des dépenses engagées au titre des trois conventions visées au 3ème alinéa du présent article, multiplié par les clés de répartition telles que définies à l'article 4.4 ;
- les versements effectués, le cas échéant, au titre de l'exécution des dites conventions.

Concernant les collectivités territoriales, cette régularisation prend la forme de trois appels de fonds émis en 2025, 2026, 2027, à hauteur d'un tiers du montant total dû par chaque cofinanceurs. Concernant l'Etat, le montant total de cette régularisation est déduit, dans les mêmes conditions, de ses autres appels de fonds au titre de la Convention.

Les montants prévisionnels de ces appels de fonds figurent en Annexe 4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Dispositif de prise en charge par l'Etat des montants dus par la Région Hauts-de-France pour l'année 2024

De manière exceptionnelle, l'Etat avancera les montants dus par la Région Hauts-de-France pour l'année 2024, évalués de manière prévisionnelle à un montant total de 25 841 998 € courants HT.

Afin de régulariser cette situation, les montants des appels de fonds de la Région Hauts-de-France seront majorés d'un tiers du montant constaté de cette avance pour chacune des années 2025, 2026 et 2027. Les montants des appels de fonds de l'Etat seront diminués d'autant dans les mêmes conditions.

Dispositions diverses relatives aux appels de fonds

Les Financeurs Publics s'engagent à régler les sommes dues dans un délai de 45 jours à compter de la réception des appels de fonds.

Pour l'application du premier tiret de l'article 12.1 des « Conditions générales », SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions veillent à ce que l'avancement des travaux pris en compte pour l'établissement des appels de fonds jusqu'à 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public soit déterminé sur la base des dépenses comptabilisées par les maîtres d'ouvrage à la date d'émission des appels de fonds. Un bilan de ces dépenses comptabilisés, faisant apparaître les principaux postes de ces dépenses ainsi que les montants associés, est joint aux appels de fonds.

Le niveau de détail des pièces justificatives accompagnant les appels de fonds portant sur les versements d'acomptes ainsi que pour le versement du solde, fait l'objet d'échanges et d'un accord dans le cadre du comité technique et financier institué à l'article 6.3 des « Conditions générales ».

6.2 Entrée en vigueur et délais de caducité

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties. Elle prend fin au terme de son exécution administrative.

En complément des dispositions des articles 7.5 et 14 des « Conditions Générales », les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report, dans un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement ;
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements, soit d'une justification de son report, dans un délai de 36 mois à compter de la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe 3 « Délais prévisionnels » de la Convention de Financement.

Il résulte de cette dernière disposition que les financements seront caducs au plus tard le 31 juillet 2029. La caducité des financements entraîne la caducité de la convention. Sur justification du maître d'ouvrage avant la date de caducité, et après accord des Parties, ce délai peut être prolongé. Un avenant est alors conclu avant la date de caducité

Article 7. Notifications – Contacts

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

[A compléter]

Fait, en X exemplaires originaux,

**Visa du Contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de
France,**

Le Président du Conseil d'Administration

A [X], le [X]

[A compléter]

Pour l'Etat,

Le Directeur général des infrastructures, des
transports et des mobilités

A [X], le [X]

Pour l'Etat,

Le Préfet de la région Hauts-de-France,
Préfet du Nord

A [X], le [X]

Rodolphe GINTZ

Bertrand GAUME

Pour la Région Hauts-de-France,

Le Président du Conseil régional

A [X], le [X]

Xavier BERTRAND

Pour le Conseil départemental de la Somme,

Le Président du Conseil départemental

A [X], le [X]

Stéphane HAUSSOULIER

Pour le Conseil départemental de l'Oise,

La Présidente du Conseil départemental

A [X], le [X]

Nadège LEFEBVRE

Pour la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Alain GEST

Pour la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Jean-Claude VILLEMMAIN

Pour la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Philippe MARINI

Pour la Communauté d'agglomération du Beauvaisis,

La Présidente de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Caroline CAYEUX

Pour la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

François DESHAYES

Pour ma Communauté de communes du Clermontois,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Lionel OLLIVIER

Pour la Communauté de communes du Liencourtois, dite la Vallée dorée,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Olivier FERREIRA

Pour la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Arnaud DUMONTIER

Pour la Communauté de communes de Senlis Sud Oise,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Guillaume MARECHAL



Pour SNCF Réseau,

La Président-Directeur général

A [X], le [X]

Pour SNCF Gares & Connexions,

La Directrice générale

A [X], le [X]

Matthieu CHABANEL

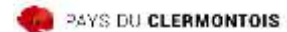
Marlène DOLVECK

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1-BIS

CONSISTANCE DETAILLEE DU PROJET

1 - Présentation du projet d'ensemble

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val-d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV, aéroport Paris-Charles-de-Gaulle terminal 2.

La liaison ferroviaire a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (Trains aptes à la Grande Vitesse (TaGV) et Transport Express régional (TER)), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val-d'Oise ;
- Développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy CDG 2 TGV ;
- Améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au Nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise) ;
- Proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe.

Enfin, en favorisant le report modal vers le ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Consistant en un maillage du réseau ferroviaire, avec un barreau en tracé neuf de quelques kilomètres (environs 6,5 km) et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent (dits « aménagements connexes »), le projet est constitué de plusieurs opérations, réparties selon deux phases de réalisation :

Phase 1

La phase 1, dont les travaux sont l'objet de la présente Convention de financement, comporte :

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, comprenant notamment l'adaptation de la signalisation de la ligne, la création d'un poste de sectionnement électrique ainsi que l'électrification de trois voies de remisage en gare d'Amiens ;
- La création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV ainsi que des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la création de nouveaux quais ainsi que d'une passerelle et des circulations verticales permettant d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville ;
- La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;

- Les adaptations de la signalisation existante nécessaire à l'intégration du projet dans le réseau adjacent, comprenant le renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ainsi que des adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille.

Phase 2

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera pleinement opérationnel à la mise en service de la première phase. Une seconde phase, comprenant des investissements complémentaires d'ampleur limitée visant à répondre à l'évolution des trafics et dont les travaux ne sont pas couverts par la présente Convention de financement, sera mise en œuvre à un horizon ultérieur à définir, lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera.

- La création d'un doublet de voies via le prolongement des voies nouvelles entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil jusqu'à la gare de Surveilliers-Fosses ;
- La création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux.

2 – Section de ligne nouvelle

La section de ligne nouvelle est une ligne électrifiée à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion au Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville.

Pour concevoir la section de ligne nouvelle, SNCF Réseau a mis en œuvre les caractéristiques géométriques consignées dans les référentiels techniques nationaux, respectant ainsi les exigences de sécurité. Ces référentiels édictés pour garantir la sécurité, le confort des voyageurs et la pérennité de l'infrastructure ferroviaire, constituent le cadre dans lequel s'inscrit sa conception.

La ligne sera interopérable et respectera les STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) établies au niveau européen.

Compte tenu du volume des circulations ferroviaires tant sur la LGV d'interconnexion que sur la ligne Paris-Creil-Amiens, les raccordements aux extrémités de la section de ligne nouvelle Roiss- Picardie sont conçus en dénivelé. Après le franchissement de la LGV Nord, le projet traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 m environ, par un remblai de 6 à 10 m de hauteur ; il franchit l'autoroute A1 en passage supérieur également. Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil-Amiens, la ligne nouvelle est en déblai de plus en plus marqué, avec une profondeur pouvant aller jusqu'à 12 m environ.

Les principales caractéristiques de la ligne nouvelle sont présentées ci-après (Figure 2).

Raccordement à la ligne LGV d'interconnexion et le triangle de Vémars

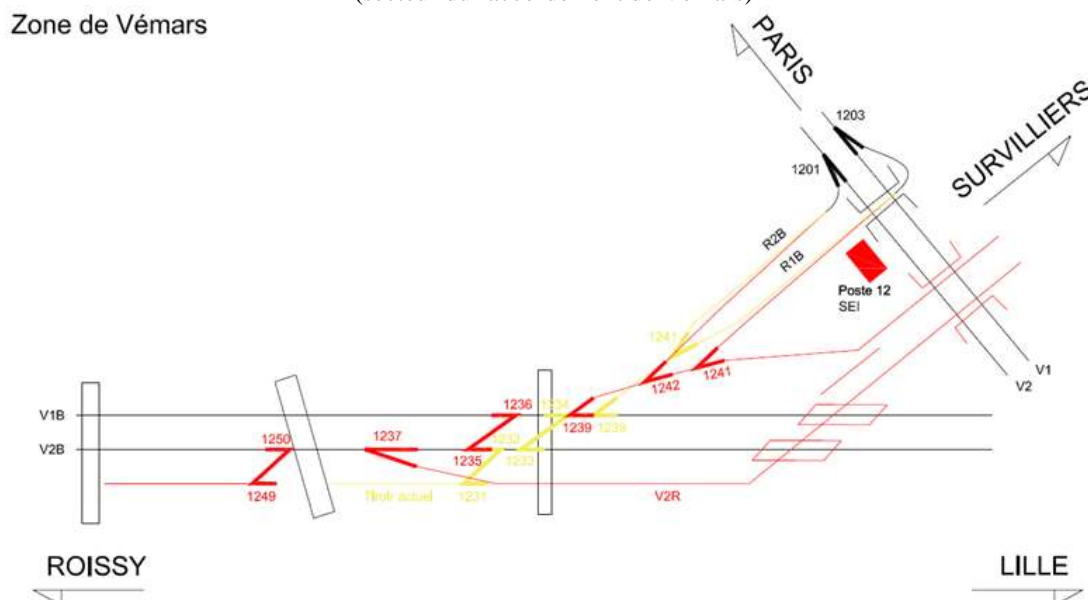
La ligne nouvelle se branche sur la LGV d'interconnexion sur les communes d'Épiais-lès-Louvres et de Chennevières-lès-Louvres, au Sud du nœud ferroviaire formé par les branchements de la LGV d'interconnexion sur la LGV Nord couramment dénommé « triangle de Vémars ».

Au regard des contraintes de tracé ferroviaire, les branchements des deux voies de la ligne nouvelle de part et d'autre de la LGV nécessitent des modifications importantes des installations existantes :

- La reconstitution d'une voie de service « tiroir de maintenance », actuellement située au Nord de la RD165 ; sa nouvelle position se situe environ 500 m plus au Sud, entre la RD84 et la RD165. Cette nouvelle position permet les branchements des voies nouvelles ;
- Le déplacement d'une communication entre les deux voies de la LGV d'interconnexion ;
- La modification d'un appui du pont-route situé à Chennevières-lès-Louvres (PK3 + 093 de la LGV d'interconnexion), sans modification du tablier et du chemin d'exploitation agricole ;
- La reprise partielle du branchement des voies de la branche Sud-Est du triangle, qui permet les relations entre la LGV d'interconnexion et la LGV Nord depuis et vers Paris ;
- Le franchissement des deux voies de la LGV d'interconnexion par la mise en place de deux ouvrages d'art nommés « sauts de mouton » ;
- Le rétablissement du bassin d'écêtement existant au sein du triangle de Vémars via la création d'un bassin d'un volume total de 35 000 m³ utile ;
- La création de deux bassins au sein du faisceau ferroviaire existant ;
- Le franchissement de la LGV Nord à Vémars par un pont-rail.

La figure ci-dessous schématise les installations projetées :

Figure 1 - Schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées (secteur du raccordement de Vémars)



Section de ligne nouvelle

Après le franchissement de la LGV Nord, la ligne nouvelle traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 mètres environ, par un remblai variant entre 6 et 10 mètres de hauteur du PK 1,95 V2R au PK 2,55 V2R en fonction des côtes du terrain naturel, cette hauteur augmentant ensuite au niveau du bois qui se développe au niveau du vallon emprunté par le ru de la Michelette et la RD9 (passage au droit du ball-trap).

Un merlon acoustique et paysager accolé au versant nord du remblai ferroviaire est prévu sur une longueur de 600 mètres environ, en regard des premières habitations de la commune de Vémars. Ce merlon permet une insertion paysagère qualitative de la ligne nouvelle tout en y intégrant des aménagements paysagers en faveur de la biodiversité. Il permet également de limiter la diffusion du bruit produit au contact rail-roues des trains, dans une démarche globale de développement durable. Le réseau d'irrigation et un chemin d'exploitation agricole, utilisés également pour accéder au triangle de Vémars, seront rétablis.

Après le franchissement de la plaine agricole de Vémars, la ligne nouvelle traverse une zone de dépression en partie boisée. Dans cette zone, le profil en long de la ligne, imposé par le franchissement de la LGV Nord et de l'A1 à un kilomètre de distance, dépasse le terrain naturel de 8 mètres jusqu'à 19 mètres au niveau du franchissement du ru de la Michelette, cours d'eau fortement anthropisé qui s'écoule au fond du vallon. Un bassin de gestion des eaux est implanté dans l'emprise du ball-trap. Le franchissement de la RD9, du ru de la Michelette ainsi que d'une piste d'accès à un ball-trap, est réalisé au moyen d'un pont-rail de 90 mètres de longueur.

Après le passage du vallon boisé où s'écoule le ru de la Michelette et passe la RD9, la ligne nouvelle franchit l'autoroute A1 en marge d'une zone agricole enserrée entre cet axe routier et les zones boisées attenantes. La solution retenue est un pont-rail de 80 mètres constitué d'un tablier à quatre travées continues. L'ouvrage est dimensionné pour franchir les 2x3 voies et les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute. Un appui est positionné dans le terre-plein central. Cet ouvrage est situé dans une zone où la ligne nouvelle est en remblai d'une hauteur de 5 mètres environ.

A l'Ouest de l'A1, la hauteur de remblai est d'environ 3 à 4 mètres au passage en zone agricole, avant d'augmenter rapidement à la traversée du vallon du bois d'Argenteuil, jusqu'à 17 mètres maximum. Sur cette section, les aménagements prévus sont les suivants :

- Un ouvrage mixte, passage grande faune et rétablissement du chemin forestier, permettant également l'écoulement des eaux ;
- Quatre bassins de gestion des eaux à créer ;
- Une fosse de dissipation ;
- Une section de séparation d'alimentation électrique ;
- Un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de chemins agricoles ;
- Un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de la RD317.

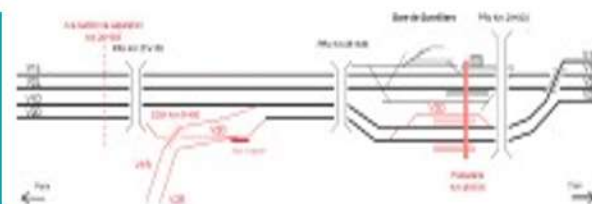
Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil, la ligne nouvelle est en déblai de plus en plus marqué, avec une profondeur allant jusqu'à 14 mètres environ.

La figure ci-après reprend les principales caractéristiques du tracé retenu au stade des études d'avant-projet détaillé (Figure 2).

Figure 2 – Tracé de la ligne nouvelle au stade des études d'avant-projet détaillé

LE TRACÉ DE LA LIGNE NOUVELLE

Raccordement à la ligne Paris-Creil



Raccordement complexe dans le triangle de Vémars



Section de ligne nouvelle :

5 ponts-rails (dont A1)

3 ponts-routes

1,75 millions de m3 à excaver



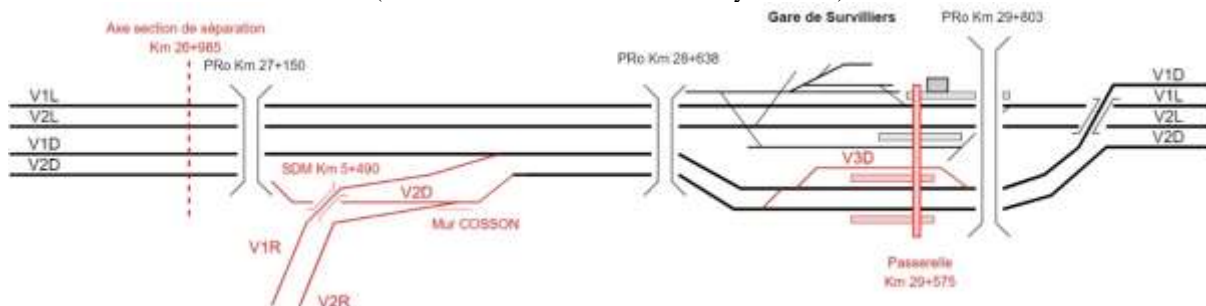
Raccordement sur la ligne Paris-Creil

Le raccordement sur la ligne Paris-Creil est assuré par le dévoiement ponctuel de la voie V1D existante, la réalisation d'un saut de de mouton situé au PK 6 V2R dans une zone en déblai d'environ 10 mètres ainsi que le déplacement de la voie V2D pour passer sous l'ouvrage du saut de mouton nouvellement aménagé.

Le Chemin des Peupliers, intercepté par la ligne nouvelle, sera rétabli par deux pont-route qui surplomberont la ligne nouvelle.

La figure ci-dessous schématise les voies à créer (Figure3).

Figure 3 - Schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées
(secteur du raccordement de Marly-la-Ville)



Aménagement d'une plateforme technique à Marly-la-Ville

Une plateforme technique est installée au niveau du raccordement de Marly-la-Ville, dans une zone en triangle enclavée rendue difficile pour l'exploitation agricole.

Elle comprend un dispositif de sectionnement électrique pour permettre un meilleur équilibre dans l'alimentation des voies ferrées entre les zones alimentées par la sous-station électrique de Gonesse, d'une part, et la sous-station de Creil, d'autre part. En outre, un bâtiment technique (poste SIG) d'une superficie de 10 à 20 m² regroupe les appareillages de commande et de contrôle. Enfin, une antenne GSM-R complète l'équipement de la plateforme technique afin d'assurer la couverture radio sur la ligne nouvelle.

Signalisation ferroviaire

La ligne nouvelle sera équipée d'une double signalisation ERTMS niveau 2 et TVM 430, ce qui représente une évolution notable par rapport aux études de niveau avant-projet sommaire (APS), qui renaient un simple équipement en BAL/KVB à sa mise en service.

Cette évolution permettra de répondre aux spécifications des matériels roulants qui emprunteront la future liaison (rames Régio2N bistandards et TGV Réseau) ainsi qu'à la nécessité de se conformer aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et de préserver l'éligibilité du projet à des financements européens.

Par ailleurs, la création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie nécessite la création d'un nouveau Poste PAI de type ARGOS (PAI de troisième génération), qui sera télécommandé depuis le poste 1GL de Paris-Nord via la création d'une IHM MISTRAL dédiée à la commande du nouveau poste.

Synthèse des principales caractéristiques de la section de ligne nouvelle

Voies ferrées à créer et modifiées

- Environ 6,5 km de ligne nouvelle électrifiée à 2 voies à créer, parcourable à 160 km/h ;
- Environ 4 km - en cumulé - de voies existantes à déplacer sur la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens, deux voies de service (800 m environ en cumulé) à supprimer en gare de Survilliers-Fosses.

Ouvrages d'art

- Trois sauts de mouton à créer (dénivellations de décroisement des flux ferroviaires aux raccordements avec les lignes existantes) :
 - deux pour le franchissement de la LGV d'interconnexion à Vémars ;
 - un pour le franchissement de la ligne Paris-Creil-Amiens.
- Cinq ponts-rail à créer (ouvrage supportant une voie ferrée passant au-dessus d'une voie routière) :
 - Franchissements de la LGV Nord et du chemin d'exploitation au sud de la LGV Nord ;
 - Franchissement du chemin d'exploitation agricole et d'accès au triangle de Vémars ;
 - Franchissement de la RD 9 et du chemin d'accès du Ball trap ;
 - Franchissement de l'A1 ;
 - Franchissement chemin forestier à Vémars/ Villeron.
- Trois ponts-route à créer (voirie routière passant au-dessus de la voie ferrée) :
 - Chemin d'exploitation agricole à Villeron ;
 - RD 317 ;
 - Chemin des Peupliers à Marly-la-Ville.
- Un pont-route existant à modifier : modification d'un appui (culée) pour le passage de la voie V2R de la ligne nouvelle à Chennevières-les-Louvres.
- Deux quais et une passerelle piétonne à créer en gare de Survilliers-Fosses.
- Un quai et les circulations permettant l'accès à ce quai en gare de Roissy CDG 2 TGV.

Besoins de terrassements (chiffres arrondis)

- 1,75 millions de m³ de matériaux (hors terre végétale) à excaver pour la réalisation de la plateforme en déblai et les bassins hydrauliques ;
- 0,7 millions de m³ de matériaux (hors terre végétale) à mobiliser pour la réalisation de la plateforme en remblai, du merlon accolé et des aménagements divers ;
- 1,05 millions de m³ de matériaux excédentaires (hors terre végétale) à réemployer en dehors du projet ou à mettre en dépôt.

Aménagements hydrauliques

- Un cours d'eau franchi ; le ru de la Michelette, sur la commune de Vémars ;
- Le réseau d'assainissement de la ligne nouvelle (drainage longitudinal et ouvrages de traversée) à créer ;

- Trois bassins existants à reconfigurer au niveau du raccordement sur la LGV d'interconnexion, dont un au sein du triangle de Vémars ;
- Quatre bassins à créer en sortie du déblai à Villeron ;
- Une zone de dissipation en sortie du passage grande faune ;
- Un bassin à créer au niveau de la ligne en remblai à Vémars (bassin situé en lisière est du bois d'Argenteuil) ;
- Un bassin au niveau du ball-trap, sur Vémars ;
- Deux bassins au niveau du raccordement de Marly-la-Ville ;
- Un bassin et une noue en gare de Survilliers-Fosses.

Rétablissements de voiries et création d'accès

- Création de cinq accès pour l'entretien des aménagements et installations prévus par le projet à :
 - Chennevières-lès-Louvres, pour accéder au tiroir de maintenance ;
 - Vémars, pour l'entretien des bassins hydrauliques du triangle de Vémars, celui situé en lisière est du bois d'Argenteuil, et de la section de séparation électrique et plateforme d'accès pour les engins rail/route ;
 - Villeron, pour l'entretien des bassins hydrauliques ;
 - Marly-la-Ville, pour l'accès à la plateforme abritant le poste de signalisation, l'antenne GSM-R et la section de séparation électrique.
- Rétablissements des voiries et chemins suivants :
 - Chemin agricole à l'Est des voies à Epiais-lès-Louvres et Vémars ;
 - Chemin agricole et de maintenance SNCF en plaine de Vémars ;
 - Accès au ball-trap à Vémars ;
 - RD 9 ;
 - Autoroute A1 ;
 - Chemin agricole à l'Ouest de l'autoroute A1 ;
 - Chemin agricole et d'exploitation au sein du bois d'Argenteuil à Villeron ;
 - Un des deux chemins agricoles en plaine de Villeron (l'autre est rabattu) ;
 - RD 317 à Villeron ;
 - Chemin des Peupliers à Marly-la-Ville.

Aménagements écologiques et paysagers

- Un passage grande faune et des passages petite faune créés ;
- Un merlon acoustique et paysager de 600 m environ, végétalisé et accolé côté Nord au remblai dans la plaine de Vémars, entre l'ouvrage de franchissement de la ligne grande vitesse et la lisière du boisement du ball-trap ;
- Un rideau végétal sur 700 m, côté Sud de la ligne nouvelle dans la plaine de Villeron ;
- Insertion paysagère des ouvrages hydrauliques ;
- Traitement paysager et végétalisation des parcelles enclavées rendues difficilement exploitables par l'agriculture ;
- Traitement paysager et végétalisation de la plateforme technique à Marly-la-Ville.

3 – Aménagements en gare de Survilliers-Fosses

Le projet comprend des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la réalisation de nouveaux quais, d'une passerelle permettant aux voyageurs d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville, ainsi que l'adaptation de la signalisation des lignes existantes aux raccordements.

La desserte de la gare de Survilliers-Fosses par les TER Roissy-Picardie sera assurée via des voies et quais nouveaux, situés de part et d'autre des voies directes existantes. La création d'un des quais implique la suppression de deux voies de services (non nécessaires au fonctionnement des activités fret) situées entre les voies directes et les voies utilisées par le RER D. L'espace nécessaire à la création du second quai est créé en adaptant le talus ferroviaire existant.

Le positionnement des quais nouveaux est calé le plus au Nord possible, en tenant compte des contraintes liées à l'implantation de la signalisation ferroviaire et de façon à éviter tout impact sur l'ouvrage de franchissement supportant la RD922 (pont-route) et le tracé des voies existantes plus au Nord. Le plan des aménagements est présenté ci-dessous (Figures 4 et 5).

Figure 4 - Nouveaux quais et nouvelle passerelle en gare Survilliers-Fosses - Élévation de la passerelle et principe d'implantation des circulations verticales

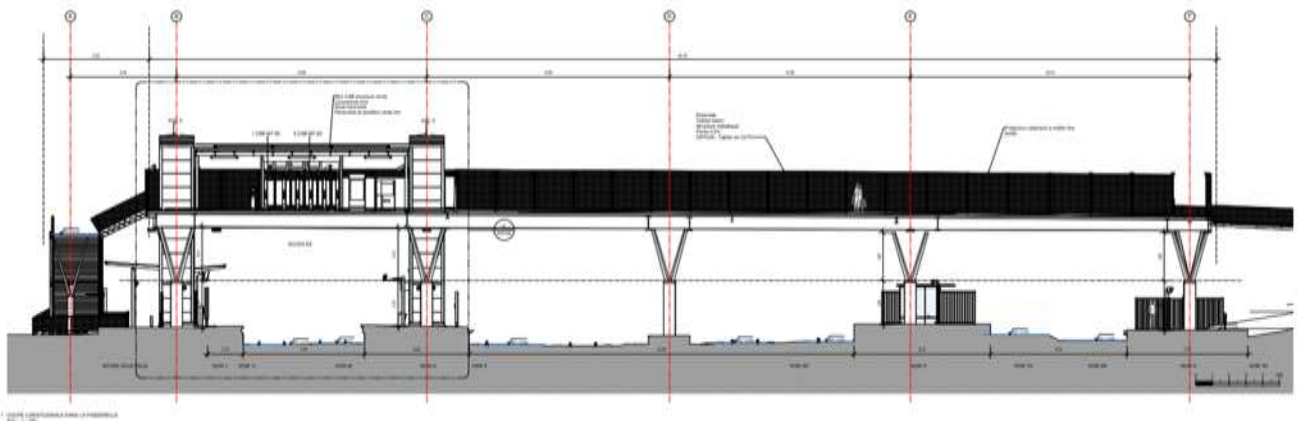
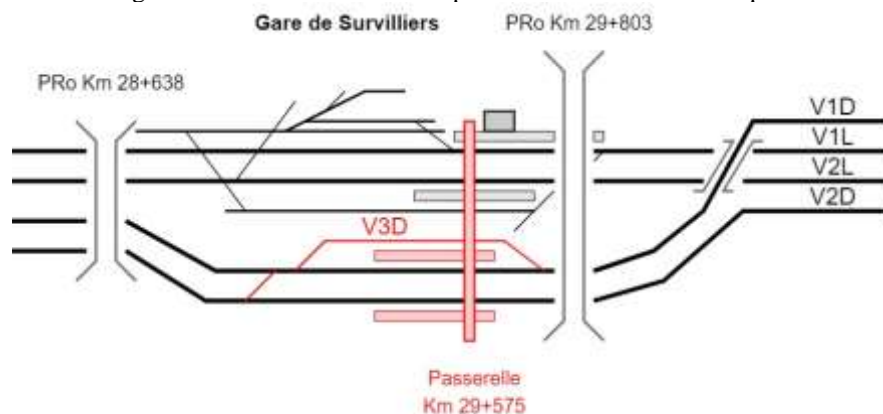


Figure 5 - Positionnement de la passerelle et des nouveaux quais



L'accès aux nouveaux quais et les correspondances entre les quais RER D et les quais TER sont assurés par une nouvelle passerelle, de 4 mètres de large et d'environ 80 mètres de long. Cette passerelle est équipée d'un escalier fixe et d'un ascenseur (capacité 1000 kg) par quai, permettant ainsi d'assurer l'accessibilité des nouveaux quais aux personnes à mobilité réduite (PMR) en toute autonomie.

L'accessibilité PMR de la partie existante de la gare a, quant à elle, été réalisée dans le cadre du programme de mise en accessibilité des gares d'Île-de-France. La passerelle comporte deux estacades qui accueillent les équipements de billetterie automatique.

La passerelle comportera également un prolongement vers l'Est, sous la forme d'une rampe d'une largeur de 2 mètres et d'une longueur de 65 mètres environ, afin d'établir un lien ville-ville.

La disposition des accès côté parvis de la gare sera précisée lors des études de détail ultérieures.

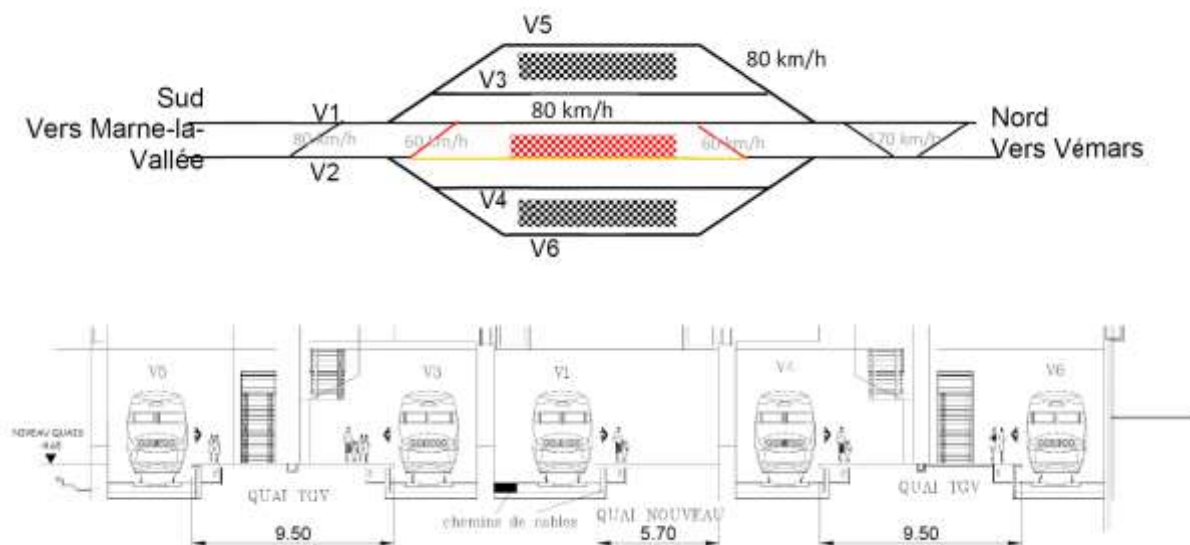
4 – Aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie intègre des aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV pour l'accueil des rames TER Roissy-Picardie. Une cinquième voie à quai est créée en lieu et place des voies passantes centrales (Figure 6), complétée par la réalisation des circulations verticales nécessaires à l'accès de ce nouveau quai.

La solution retenue pour l'augmentation de la capacité de la gare pour l'accueil des TER préserve des réserves de capacité ferroviaire importantes pour le développement du trafic grande vitesse sur le long terme au regard des perspectives identifiées. Elle consiste à :

- Supprimer une des deux voies centrales ;
- Créer un nouveau quai desservant la voie conservée, de 5,7 mètres de large entre cette dernière et la file d'appui attenante ;
- Créer des branchements en avant-gare pour éviter les cisaillements de contresens.

Figure 6 – Aménagements projetés en gare de Roissy CDG 2 TGV
(ajouts en rouge, suppression en orange)



Les accès au nouveau quai seront assurés à minima par l'implantation de circulations verticales sur chacune des estacades TGV existantes, de façon symétrique côté Sud et côté Nord :

- Un escalier fixe et un escalier mécanique en extrémité des estacades existantes, dans l'alignement des escaliers mécaniques existants ;
- Un escalier fixe et un escalier mécanique implantés dans une trémie percée dans l'estacade existante ;
- Un ascenseur positionné dans l'alignement des ascenseurs existants, par le percement d'une trémie dans le plancher du niveau gare.

Le nouveau quai étant situé dans un établissement recevant du public (ERP), soumis à une réglementation spécifique, son évacuation en cas de sinistre doit pouvoir être assurée en moins de 10 minutes.

Le principe d'évacuation des quais existants est reconduit pour le nouveau quai et son évacuation pourra donc être assurée pour partie par les accès commerciaux vers les issues de secours situées en partie centrale au niveau gare (dont la capacité d'évacuation devra être, si nécessaire, augmentée) ainsi que par le prolongement du souterrain existant.

5 – Adaptation de la signalisation existante : régénération de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et adaptations du PAR de Lille

La réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie impose ainsi le remplacement de cinq postes de signalisation du secteur ainsi que la mise en place d'un poste de commande contrôle (Mistral NG) assurant l'interface avec le Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) de Lille.

Ces cinq postes de signalisation, de technologie type PRCI-MCKT, seront remplacés par des postes dernière génération de type SEI+ LGV. La technologie SEI+ est compatible avec l'ERTMS de niveau 2 qui sera déployé dans le cadre du projet en superposition avec la TVM430 pour les circulations en provenance et à destination de la ligne nouvelle jusque Roissy, mais également avec les systèmes de signalisation de cabine existants (TVM430).

Les cinq postes concernés sont ceux de Noël (P11), Vémars (P12), Moussy (P13), Roissy TGV (P77) et Messy (P76) (Figure 7). Les travaux principaux porteront sur la dépose de toutes installations existantes dans les postes concernés, la création et l'aménagement des nouveaux bâtiments et l'installation du système SEI+ LGV.

Figure 7 – Localisation des cinq postes de la LGV Nord à régénérer



Ces postes sont télécommandés depuis le poste d’aiguillage et de régulation (PAR) de Lille qui assure la commande des itinéraires, le contrôle des installations de sécurité et le suivi des trains. La régénération des cinq postes de signalisation de la LGV Nord impose donc des modifications du PAR, avec le déploiement partiel de la technologie MISTRAL NG (système de commande/contrôle et d’aide à l’exploitation des installations de signalisation).

6 – Aménagements en gare d’Amiens

Afin d’augmenter les capacités en remisage de matériel électrique dans le complexe ferroviaire d’Amiens, il est prévu d’aménager trois voies du groupe II (voies 7, 8 et 9) du faisceau Amiens Marchandises. Celui-ci se situe environ à 500 mètres à l’Est des quais de la gare voyageurs.

Ces voies ont une longueur de 500 mètres environ chacune et ne sont que partiellement électrifiées, côté Paris. Elles présentent l’avantage d’être aujourd’hui peu utilisées (occasionnellement par des trains de fret) et de permettre des mises à quai directes, tout comme les voies du groupe I situées juste à côté et affectées au stationnement de matériel voyageurs électrique

6 – Ecopont en forêt de Chantilly

Le projet de liaison ferroviaire intègre la réalisation d’un écopont (passage grande faune supérieur) en forêt de Chantilly, sur la commune d’Orry-la-Ville (Oise). La réalisation de cette mesure d’accompagnement du territoire en faveur de la biodiversité interviendra dans le même calendrier que les travaux de création de la ligne nouvelle et ses raccordements.

Ce passage grande faune doit franchir en passage supérieur la ligne existante Paris-Creil-Amiens. Il se situe, comme la ligne ferroviaire dans ce secteur, dans le périmètre du site classé du Domaine de Chantilly, propriété de l’Institut de France.

Au regard de la topographie et des espèces fréquentant le secteur étudié, cet ouvrage devra être un passage adapté aux déplacements quotidiens de la petite, moyenne et grande faune terrestre et volante.

A ce stade des études de conception, la solution privilégiée est celle d'un ouvrage comportant une travée de portée maximale d'environ 32 m et d'une largeur de 30 m. Il comprendra un aménagement végétal attractif pour la faune assurant sa meilleure fonctionnalité. Des dispositifs permettront d'en limiter l'accès aux promeneurs et aux engins à moteur.

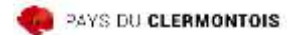
Il fera l'objet d'un traitement architectural permettant d'assurer sa meilleure insertion dans l'environnement forestier.

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1-TER

CAHIER DES HYPOTHESES

Cette annexe énumère et décrit les principales hypothèses qui déterminent les conditions d'atteinte des performances attendues du projet, de son planning et de son coût. Leur redéfinition ou leur modification est susceptible d'impacter tout ou partie des objectifs attendus.

Procédures administratives préalables à l'engagement des travaux

Le respect du calendrier prévisionnel inscrit dans la présente Convention repose sur les hypothèses ci-après en termes d'accomplissement des procédures administratives.

L'obtention des actes requis dans les temps est une condition impérative du respect du calendrier prévisionnel. Le respect du planning des travaux suppose également que ces actes ne fassent l'objet d'aucune annulation durant le déroulé du projet dans le cadre de procédures contentieuses.

Les principales procédures administratives sont rappelées ci-après, de manière non exhaustive.

Obtention de l'arrêté préfectoral relatif aux autorisations environnementales (loi sur l'eau, dérogations à l'atteinte aux espèces protégées, défrichement) pour la ligne nouvelle, ses raccordements et les travaux en gares

L'adoption de cet arrêté est une condition du lancement des travaux principaux prévu en janvier 2024, avec notamment l'engagement des travaux de terrassement du raccordement de Marly-la-Ville.

L'Etat a été saisi d'un premier dossier de demande d'autorisation le 12 août 2022, ainsi que d'une saisine complémentaire le 23 décembre 2022, afin d'intégrer les demandes de compléments formulées par les services instructeurs. L'Autorité environnementale et le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) ont respectivement émis leurs avis le 9 mars 2023 et le 24 mars 2023.

L'instruction s'est poursuivie avec la tenue d'une enquête publique en juin 2023, conduisant à l'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral portant autorisation environnementale du projet le 16 octobre 2023.

Opérations d'archéologie préventive

Le projet a fait l'objet, le 7 avril 2021, d'un arrêté préfectoral prescrivant la réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive. La réalisation de ce diagnostic a par la suite été confiée à l'INRAP. Ce diagnostic a fait l'objet, le 18 août 2022, de trois arrêtés préfectoraux d'occupation temporaire (un par commune concernée), afin d'autoriser SNCF Réseau à pénétrer sur les parcelles à défaut d'accord amiable avec les propriétaires.

Ces diagnostics se sont tenus du 17 avril au 7 juillet 2023. A l'issue de cette phase de diagnostic, le préfet de la région Ile-de-France a prescrit, par arrêté en date du 21 février 2024, la réalisation de fouilles archéologiques dans le secteur du triangle de Vémars, conduisant à une libération des emprises concernées à l'été 2024.

Le respect du calendrier prévisionnel du projet suppose que ces opérations soient circonscrites à des secteurs d'étendue limitée de sorte que les opérations de fouilles ne perturbent pas le déroulement des travaux de terrassement du raccordement de Marly-la-Ville puis de la ligne nouvelle et puissent se dérouler en parallèle.

Maîtrise foncière

SNCF Réseau privilégie l'accord à l'amiable avec les propriétaires pour les acquisitions des emprises de la nouvelle infrastructure. Parallèlement, SNCF Réseau poursuit la mise en œuvre des procédures d'expropriation dans le cas où cette solution s'avérerait nécessaire. A cette fin, une enquête parcellaire s'est tenue du 17 avril au 5 mai 2023.

La maîtrise foncière des terrains reste un préalable au lancement des travaux principaux, notamment ceux du raccordement de Marly-la-Ville puis de la ligne nouvelle. Le respect des dates d'engagement de ces travaux est donc conditionné, le cas échéant, au bon achèvement de procédures d'expropriation, dont la mise en œuvre requiert des décisions des autorités administrative et judiciaire.

Limitation de l'impact acoustique du projet

Le programme du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, respecte la réglementation en matière de bruit ferroviaire en vigueur lors du prononcé de la déclaration d'utilité publique intervenue en janvier 2022, puis des études d'avant-projet détaillées conduites par SNCF Réseau entre 2020 et 2022.

Du fait notamment du choix du tracé, le plus éloigné possible des secteurs urbanisés de Vémars et de Villeron, les nuisances sonores générées par le projet apparaissent très nettement inférieures aux seuils fixés par la réglementation en vigueur, même en retenant un volume de trafic très supérieur au niveau actuellement prévu.

Pour autant, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, la commission d'enquête a confirmé l'existence d'une sensibilité particulière sur cette question. SNCF Réseau a donc pris acte de la position de la commission d'enquête et s'est attaché à définir des mesures additionnelles localisées permettant de répondre à ces préoccupations, dans le respect des contraintes techniques et économiques du projet.

Les impacts acoustiques du projet seront ainsi réduits grâce à la mise en place d'un merlon acoustique et paysager sur le versant nord de la ligne nouvelle en plaine de Vémars, secteur où la ligne se situe en remblai et où la sensibilité est donc la plus forte. Par ailleurs, les ouvrages d'art de franchissement de l'A1 et de la RD9 seront équipés d'écrans bas intégrés à la structure des ouvrages, de manière à limiter les nuisances sonores.

Enfin, un impact acoustique a été identifié pour le premier front bâti à Fosses au droit de la gare. L'isolation phonique des six bâtiments concernés, représentant 68 logements, a été retenue et sera réalisée au moyen d'un remplacement des menuiseries.

Insertion paysagère du projet dans son environnement

La bonne insertion paysagère de la ligne nouvelle dans son environnement est également un enjeu majeur qui a été réaffirmé lors de l'enquête d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique a été l'occasion de renforcer la prise en compte de cet aspect grâce à la mise en place du merlon dans le secteur de Vémars, qui sera végétalisé afin d'assurer une continuité visuelle avec le terrain naturel, ainsi qu'à la réalisation d'un rideau de végétation au droit de la commune de Villeron, secteur où la ligne se situe en remblais. Le modelé agricole de 20 ha envisagé en plaine de Vémars, et qui faisait l'objet d'une forte opposition de la part de la profession agricole, est, quant à lui, définitivement abandonné.

Mise en place du financement

Préalablement à la conclusion de la présente Convention de financement, SNCF Réseau a conduit les études de niveau avant-projet détaillé et de niveau projet dans le cadre de conventions de financement spécifiques, dont les caractéristiques sont rappelées à l'article 5 des « Conditions particulières ».

En outre, une convention de financement spécifique a été conclue entre SNCF Réseau et l'Etat afin de financer les acquisitions foncières et les travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy.

En anticipation de la conclusion de la présente Convention de financement portant sur la première phase de réalisation (REA) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, et en accord avec l'Etat, SNCF a notamment procédé à :

- L'attribution du marché de conception/réalisation de la ligne nouvelle le 17 novembre 2023, dont la procédure de dévolution (établissement des documents contractuels, conduite de la procédure jusqu'à son attribution, incluant l'analyse technique et financière des offres des candidats ainsi que l'indemnisation des candidats non retenus) a été financée dans le cadre des études de niveau projet (PRO) ;
- L'attribution des marchés de travaux pour lesquels les dossiers de consultation des entreprises ont été préparés dans le cadre des études niveau projet (PRO), notamment s'agissant du marché relatif à la réalisation des ouvrages d'art et ouvrages en terre pour les raccordements de Marly-la-Ville et Vémars et du marché relatif aux travaux de caténaires sur la ligne Paris-Creil et sur le raccordement de Marly-la-Ville.

De manière générale, le bon avancement du projet selon le calendrier prévisionnel figurant dans la présente Convention de financement est subordonné à la mise à disposition des financements publics nécessaires à la réalisation des travaux dans les conditions détaillées dans les « Conditions générales », et notamment son article 10, ainsi que dans les « Conditions particulières ».

Indices d'actualisation des prix

Le Besoin en financement de la phase de réalisation (REA), figurant à l'article 3 des « Conditions particulières », repose sur des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l'établissement de la Convention (novembre 2023) :

- Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
- Indice ING (MOE et MOA) : 2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.

Les évolutions réellement constatées durant l'exécution de la présente Convention conduiront à faire évoluer ce Besoin de financement dans les conditions fixées par la Convention, et notamment l'article 10.4 des « Conditions générales ».

Incertitudes liées à l'avancement des études avant sous-tendu l'établissement du Coût Estimatif Initial

Le Coût Estimatif Initial est issu des études de niveau avant-projet (AVP), conduites entre septembre 2020 et mars 2022. Cette estimation est indissociable du stade d'avancement des études de définition du Projet qui ont conduit à l'établir.

Ainsi, le Coût Estimatif à Terminaison sera actualisé en fonction notamment :

- des résultats des études de niveau projet (PRO), qui viendront préciser, avec un niveau de confiance supérieur, l'estimation du coût définitif des différentes composantes du Projet ;
- des résultats des appels d'offres relatifs aux marchés de travaux, dans un contexte économique incertain qui pourrait conduire les entreprises à proposer des offres en écarts par rapport aux estimations initiales du maître d'ouvrage ;
- du niveau de matérialisation des aléas concernant les hypothèses structurantes ayant sous-tendu l'établissement du Coût Estimatif Initial, notamment s'agissant des conditions énoncées dans la présente Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses ».

Enfin, ainsi qu'il est exposé aux articles 2.4 et 4.2 des « Conditions particulières », les hypothèses structurantes relatives à la programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil ainsi qu'aux modifications de la signalisation ferroviaire existante, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager. Ces deux points sont précisés ci-après.

Risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet

La réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie impose le remplacement de cinq postes de signalisation du secteur ainsi que la mise en place d'un poste de commande contrôle (Mistral NG) assurant l'interface avec le Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) de Lille.

La régénération de ces cinq postes de signalisation n'avait pas été envisagée dans le cadre des études d'avant-projet sommaire conduites entre 2012 et 2014, dans la mesure où la ligne nouvelle devait initialement n'être équipée que du système de signalisation BAL/KVB à sa mise en service. Cette dernière solution a depuis été invalidée, notamment à la suite de la décision de déployer la signalisation ERTMS sur la ligne nouvelle dès sa mise en service et du retour d'expérience des incidents en gare de Montparnasse de 2018.

La régénération partielle des postes de signalisations de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion soulève de nombreux problèmes d'ordre technique qui ne peuvent être totalement encadrés à la date de conclusion de la présente Convention de Financement, compte tenu du caractère hors norme de cette opération sur le réseau ferré national.

Le principal aléa technique qui subsiste est la capacité à faire coexister, au sein des installations du PAR de Lille, le contrôle commande-signalisation des cinq postes renouvelés sur la base d'une technologie, dite SEI+ (comparable à celle en cours de déploiement sur la LGV Paris-Lyon), avec celui des autres postes qui conserveront la technologie historique, dite PRCI.

Cet aléa technique doit également tenir compte du fait que la technologie PRCI actuellement déployée pour les postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion est actuellement en voie d'obsolescence, dans l'attente de leur régénération à l'horizon 2032 sur la base d'une technologie dite ARGOS actuellement en cours de développement. Les interventions lourdes sur les postes de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion peut donc également soulever des difficultés techniques en termes de ressources et de disponibilités des composants.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, SNCF Réseau tient à appeler l'attention des Parties sur les risques qui s'attachent à cette opération, notamment en termes de respect du coût et du planning prévisionnel de mise en service.

Conditions de réalisation des travaux

Les travaux du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie s'insèrent dans le cadre complexe des travaux situés sur l'ensemble de l'axe Nord, qui concentre des opérations d'investissements importantes sur le réseau durant les prochaines années et qui est soumis à d'importantes contraintes d'exploitation.

La programmation des projets du faisceau Nord francilien est régulièrement optimisée et partagée avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du comité de coordination de l'axe Nord, réunissant l'Etat, les collectivités d'Île-de-France et des Hauts-de-France sous l'égide du préfet de la région Île-de-France. Ce comité s'assure notamment de la bonne coordination des différentes opérations de l'axe.

Ces programmations interviennent sur une base annuelle et le respect du coût et du calendrier prévisionnel nécessite que le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie bénéficie de capacité en ligne avec les besoins exprimés.

Sans préjudice des réflexions qui seront conduites dans le cadre des programmations annuelles, il apparaît d'ores-et-déjà que l'enjeu principal porte sur les capacités qu'il sera possible de réserver sur l'axe Paris-Creil compte tenu des opérations programmées par ailleurs, de la nécessité de préserver un itinéraire fret alternatif à l'axe Paris-Laon (impacté par exemple par les travaux de CDG-Express) et des impacts sur l'offre de service existante, notamment s'agissant du RER D et des TER Hauts-de-France. La réservation de capacité sur la LGV Nord et la LGV d'interconnexion n'apparaissent pas, à ce stade, soulever de difficultés particulières.

Lors de la conclusion de la présente Convention, l'état des réflexions pour la ligne Paris-Creil figure ci-après, étant entendu que toute évolution du calendrier prévisionnel pour des raisons exogènes (par exemple le calendrier d'obtention des autorisations administratives ou des décalages dans la maîtrise foncière des terrains nécessaires aux travaux) pourrait conduire à questionner la faisabilité des programmations des premières années.

- Limitations temporaires de vitesse : besoins exprimés de 6 semaines en 2023, 30 semaines en 2024 (V60 et V100), 30 semaines en 2025 et 21 semaines en 2026 ;
- Week-ends travaux (fermeture de 2 voies sur 4) : besoins exprimés de 0 week-end en 2023, 14 week-ends en 2024, 12 week-ends en 2025 et 10 week-ends en 2026. Ces mesures nécessiteront l'adaptation des plans de transport des lignes TER et RER D, avec une réduction des circulations entre Creil et Villiers-le-Bel ;
- Week-ends travaux (fermeture totale) : besoins exprimés de 0 week-end en 2023, 4 week-ends en 2024, 1 week-end en 2025 et 3 week-ends en 2026. Ces mesures conduiront à interrompre les circulations ferroviaires entre Creil et Goussainville ;
- Travaux de nuit (à partir de 23h35) : besoins exprimés de 7 semaines (automne) en 2023, toute l'année hors période JOP en 2024, environ 40 semaines en 2025 et 20 semaines en 2026. Ces mesures, en cumul avec les autres chantiers programmés, conduiront à interrompre les circulations ferroviaires du RER D au nord en fin de soirée.

Provisions pour risques (PR)

La prise en compte des risques dans le Coût Estimatif Initial (phase REA), défini à l'article 3.1 des « Conditions particulières » et s'établissant à 425,5 M€ aux conditions économiques de mars 2021, a été réalisée de la manière suivante.

Les méthodologies classiques en vigueur au sein de SNCF Réseau ont conduit à définir une provision pour risque d'un montant global de 38,1 M€ aux conditions économiques de mars 2021.

Le dimensionnement de la provision pour risques suppose la fongibilité des montants qui la composent : les éventuelles provisions non consommées pour certains risques qui auraient été purgés doivent ainsi rester mobilisables pour la couverture des autres risques associés au projet.

Dessertes

1 – L'offre de transport à la mise en service de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera définie par la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre des procédures usuelles de commandes des sillons, qui se dérouleront entre octobre 2024 et avril 2025.

La définition de cette offre devra toutefois tenir compte du contexte difficile du Y picard (Paris – Creil – Amiens/Saint-Quentin).

En effet, le Y picard concerne la circulation de 150 trains TER quotidiens, en mixité avec des Transiliens, et transportant chaque jour 40 000 à 45 000 personnes, mais avec une régularité très faible (83,7% en 2021). Le Y picard est donc d'ores-et-déjà fortement chargé et contraint, en particulier sur la section Paris- Creil sur laquelle les futurs TER Roissy – Creil devront s'insérer.

Cet axe bénéficie, depuis septembre 2020, d'un plan d'actions spécifique visant à l'amélioration de la qualité de service. Au-delà de ce plan, un meilleur ordonnancement de l'offre des trains, aujourd'hui caractérisée par la forte hétérogénéité des missions, apparaît comme un facteur essentiel d'amélioration.

C'est la raison pour laquelle un travail d'optimisation de l'offre TER du Y picard est actuellement envisagé par la Région Hauts-de-France en conjonction avec la mise en service de Roissy- Picardie. Le principe retenu est d'engager les réflexions dès 2023, dans l'objectif d'aboutir au 1er trimestre 2024, pour une première étape du processus d'élaboration de l'horaire de service.

2 - Le protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, signé en mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités de l'Oise et de la Somme et SNCF Réseau, a constitué une première étape vers l'établissement de l'offre définitive.

En particulier, ce protocole retient les hypothèses suivantes pour la mise en place d'un double service TGV et TER adapté aux besoins de déplacements à courte et longue distances :

- TER Compiègne-Roissy (17 allers-retours)
Un aller-retour par heure avec une desserte des gares de Compiègne, Pont-Ste-Maxence, Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV
- TER Creil-Roissy (9 allers-retours, dont 3 prolongés jusqu'à Amiens)
Un deuxième aller-retour aux heures de pointe (créneaux 6h-9h, 12h-15h et 17h-20h) avec une desserte des gares de Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy-CDG 2 TGV
- Desserte mixte TGV-TER Amiens-Roissy (2 TAGV + 3 TER)
Deux allers-retours TGV quotidiens (Amiens-Strasbourg et Amiens-Marseille) avec une desserte des gares d'Amiens, Creil, Roissy CDG 2 TGV, puis des arrêts TGV vers Strasbourg ou vers Marseille

Trois allers-retours TER prolongés (Creil-Roissy) avec une desserte des gares d'Amiens, Creil, Clermont, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV et mise à l'étude de la desserte de Clermont

Ces hypothèses ont constitué la desserte-cible, notamment pour l'établissement du bilan socio-économique présenté à l'enquête d'utilité publique, et devaient faire l'objet d'approfondissements ultérieurs pour la définition de l'offre définitive.

3 – Avec l'entrée du projet en phase opérationnelle, les réflexions vont donc s'engager en 2023 avec la Région Hauts-de-France pour, dans le cadre de l'optimisation de l'offre TER du Y picard, fixer l'offre de dessertes définitives des TER Roissy-Picardie à la mise en service de la première phase du projet prévue en 2026. L'objectif est de conclure d'ici octobre 2024.

Ces réflexions devront permettre de déterminer les conditions de mise en œuvre de la desserte-cible définie dans le protocole de 2017, au regard notamment des enjeux suivants :

- Assurer la diffusion des effets positifs de la nouvelle liaison Roissy-Picardie sur l'ensemble de la région Hauts-de-France, de manière équilibrée entre les territoires ;
- Garantir la bonne insertion des futurs TER Roissy-Picardie au sein des autres trafics régionaux organisés par la Région Hauts-de-France, des TGV longue distance opérés dans un contexte d'ouverture à la concurrence, et des trains de transport de marchandises ;
- Maîtriser les impacts qu'aura l'adjonction de trafics supplémentaires sur la robustesse de l'exploitation de l'axe, en accordant une attention toute particulière à la régularité des TER à destination de Paris-Gare du Nord et du RER D ;
- Resituer la construction de la desserte TER Roissy-Picardie au sein des réflexions plus globales d'optimisation de l'offre TER du Y picard que la Région souhaite mettre en œuvre et qui pourra créer de nouvelles marges de manœuvre capacitaires au profit du développement des services régionaux ;
- Prendre en compte les investissements sur l'axe qui auront été réalisés à l'horizon de mise en service, et en particulier la seconde phase de désaturation du nœud ferroviaire de Creil, mais aussi ceux qui restent à programmer comme la seconde phase de la liaison Roissy-Picardie.

4 – La prise en compte fine de l'ensemble de ces enjeux pourrait conduire, pour la mise en service de la première phase de la nouvelle liaison Roissy-Picardie, à proposer des adaptations transitoires de la desserte-cible visée par le protocole de 2017.

Ces adaptations pourront porter, si cela s'avère nécessaire, sur les horaires de circulation, les politiques d'arrêts, voire la fréquence des trains durant les périodes les plus contraintes (heures de pointe) ou encore la prolongation de certaines circulations pour assurer les retournements, si cela s'avère nécessaire.

L'objectif est de ne pas se contenter d'une vision statique de la desserte des TER Roissy-Picardie en 2026, mais de co-construire une trajectoire de progression de la desserte dans le temps, en lien avec l'évolution de la performance des infrastructures de l'axe, de la demande de transport, tout en veillant à répondre aux exigences d'amélioration de la régularité.

5 – A ce titre, SNCF Réseau conduit actuellement une étude prospective, cofinancée par l’Etat et la Région Hauts-de-France, concernant l’ensemble du versant sud des Hauts-de-France et donc le Y picard.

Elle a pour objectif de rechercher des mesures d’améliorations de capacité et de régularité permettant d’accueillir plus de trains avec un niveau de qualité de service plus élevé à l’horizon 2030. Ces mesures pourront porter à la fois sur des mesures d’exploitation, mais aussi sur des solutions d’infrastructure. Les hypothèses de l’étude prennent en compte la desserte-cible pour les TER Roissy Picardie ainsi que des capacités pour le fret en heure de pointe.

Cette étude prospective donne donc un cadre dans lequel déterminer les conditions à réunir pour permettre de lever les éventuelles adaptations transitoires de la desserte-cible Roissy-Picardie.

Ces réflexions pourraient aboutir à des propositions d’inscription de projets dans le prochain contrat de plan Etat-Région, dans l’objectif d’une réalisation à court terme après la mise en service.

Matériel roulant

Les missions seront assurées par du matériel roulant à grande vitesse exploité sur le réseau national (pour les TGV) et du matériel roulant TER déployé par l’Autorité organisatrice (Région Hauts-de-France).

S’agissant des missions TGV, le matériel roulant qui sera employé reste à déterminer en fonction des décisions de l’entreprise ferroviaire qui assurera ce service et des modalités de son conventionnement entre cette entreprise et la Région Hauts-de-France.

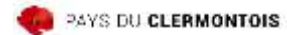
S’agissant des missions TER, la Région Hauts-de-France a commandé, fin 2020, 11 nouvelles rames TER Régio2N de type XL auprès du constructeur Bombardier ; ces matériels bistandards seront notamment aptes à circuler sous des systèmes de signalisation KVB et ERTMS niveau 2.

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION DE LA PREMIERE PHASE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 2

COUTS

Coûts prévisionnels exprimés aux conditions économiques de référence de mars 2021 (Coût Estimatif Initial)

Coût estimatif* <i>(en € aux conditions économiques de mars 2021)</i>		Périmètre de maîtrise d'ouvrage						Total
		SNCF Réseau			SNCF Gares & Connexions			
		Périmètre Réseau hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total	Gare de Surveilliers-Fosses	Gare de Roissy CDG2 TGV	Total	
Etudes AVP (pour mémoire)				10 532 000			1 758 000	12 290 000
Etudes PRO (pour mémoire)				14 544 000			1 518 000	16 062 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	13 000 000	0	13 000 000	0	0	0	13 000 000
	Travaux	243 745 000	57 983 000	301 728 000	17 346 000	19 914 000	37 260 000	338 988 000
	<i>dont Achats Travaux</i>	192 024 000	44 855 000	236 879 000	15 466 000	18 384 000	33 850 000	270 729 000
	<i>dont Prestations Sécurité & Logistique</i>	27 756 000	6 312 000	34 068 000	1 880 000	1 530 000	3 410 000	37 478 000
	<i>dont Fournitures</i>	23 965 000	6 816 000	30 781 000	0	0	0	30 781 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	12 239 000	6 091 000	18 330 000	3 044 000	3 393 000	6 437 000	24 767 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	6 172 000	1 280 000	7 452 000	1 239 000	1 698 000	2 937 000	10 389 000
	Provision pour risques	23 700 000	10 900 000	34 600 000	1 570 000	1 970 000	3 540 000	38 140 000
	Total Phase REA	298 856 000	76 254 000	375 110 000	23 199 000	26 975 000	50 174 000	425 284 000
Total AVP+PRO+REA				400 186 000			53 450 000	453 636 000

* Coûts issus des études d'avant-projet détaillé, hors prise en compte du Fonds de Solidarité Territoriale (article 4 des « Conditions Particulières »)

Le respect du Coût Estimatif Initial suppose que les conditions de réalisation des travaux ne s'écartent pas substantiellement des hypothèses retenues pour l'établissement de ces montants, et notamment :

- L'absence d'occurrence de circonstances exonératoires telles qu'exposées à l'article 11.5 des « Conditions générales » ;
- L'inscription dans le cadre posé à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses », en particulier pour ce qui concerne l'accomplissement des procédures administratives préalables à l'engagement des travaux, les risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet, les conditions de réalisation des travaux (réservation de capacités) ainsi que les modalités d'évaluation de la provision pour risques.

Coûts prévisionnels exprimés aux conditions courantes (Besoin de Financement)

Coût estimatif* (en € courants)		Périmètre de maîtrise d'ouvrage						Total
		SNCF Réseau			SNCF Gares & Connexions			
		Périmètre Réseau hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total	Gare de Surveilliers-Fosses	Gare de Roissy CDG2 TGV	Total	
Etudes AVP (pour mémoire)				10 749 000			1 791 000	12 540 000
Etudes PRO (pour mémoire)				15 870 000			1 630 000	17 500 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	15 307 000	0	15 307 000	0	0	0	15 307 000
	Travaux	291 184 000	69 014 000	360 198 000	21 173 000	24 580 000	45 753 000	405 951 000
	<i>dont Achats Travaux</i>	229 694 000	53 441 000	283 135 000	18 881 000	22 699 000	41 580 000	324 715 000
	<i>dont Prestations Sécurité & Logistique</i>	33 352 000	7 570 000	40 922 000	2 292 000	1 881 000	4 173 000	45 095 000
	<i>dont Fournitures</i>	28 138 000	8 003 000	36 141 000	0	0	0	36 141 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	13 978 000	6 893 000	20 871 000	3 492 000	3 880 000	7 372 000	28 243 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	7 061 000	1 445 000	8 506 000	1 415 000	1 934 000	3 349 000	11 855 000
	Provision pour risques	30 926 000	14 223 000	45 149 000	2 049 000	2 571 000	4 620 000	49 769 000
	Total Phase REA	358 456 000	91 575 000	450 031 000	28 129 000	32 965 000	61 094 000	511 125 000
Total AVP+PRO+REA				476 650 000			64 515 000	541 165 000

* Coûts issus des études d'avant-projet détaillé, hors prise en compte du Fonds de Solidarité Territoriale (article 4 des « Conditions Particulières »)

Les coûts prévisionnels exprimés aux conditions économiques courantes sont directement dérivés du Coût Estimatif Initial aux conditions économiques de référence (mars 2021), par application des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l'établissement de la Convention (novembre 2023) :

- Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
- Indice ING (MOE et MOA) : 2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.

Les évolutions réellement constatées durant l'exécution de la présente Convention conduiront à faire évoluer ce Besoin de financement dans les conditions par la Convention, et notamment l'article 10.4 des « Conditions générales ».

Clés de financement selon le périmètre du projet

<i>Clés de financement (%)</i>	Projet hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total
Etat (AFIT France)	59,6361%	100,0000%	66,4664%
Collectivités locales	40,3639%		33,5336%
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	32,3259%		26,8558%
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	0,9159%		0,7609%
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1,8317%		1,5218%
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,2903%		4,3951%
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,7758%		3,1369%
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,4301%		0,3573%
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	0,3331%		0,2767%
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,2627%		0,2183%
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,1560%		0,1296%
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	0,1132%		0,0940%
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,0722%		0,0600%
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,0830%		0,0690%
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,0641%		0,0533%
Total	100,0000%	100,0000%	100,0000%

Structuration par poste des coûts prévisionnels

Poste Travaux – « Acquisitions foncières et poste divers »

Il s'agit du coût des **travaux fonciers et d'aménagement en amont de la réalisation des ouvrages**, c'est-à-dire :

- La topographie cadastrale ;
- Les acquisitions ;
- Les remboursements ;
- Les libérations d'emprises et archéologie ;
- Les dépollutions réalisées par un tiers ;
- Les mesures compensatoires ;
- Les occupations temporaires incluant l'agencement et l'aménagement sur immobilier d'autrui / construction sur sol d'autrui ;
- Les missions d'agent foncier ;

Le poste comprend également les substitutions routières consécutives à la réalisation des travaux de l'opération.

Poste Travaux – « Achats Travaux »

Ce poste comprend les dépenses correspondant aux **prestations des entreprises extérieures**, sur marchés passés pour le compte de la maîtrise d'ouvrage.

Les prestations comprennent généralement les études d'exécution, les travaux, les fournitures des matériaux et matériels, autres que ceux fournis par le maître d'ouvrage, les acquisitions de données nécessaires aux études (hydraulique, topographique, géologique/géotechnique, environnemental, climatique), les diagnostics (amiantes, plomb, acoustique, etc.), etc

Poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique »

Ce poste comprend les **prestations dites « connexes » aux travaux**. Elles répondent au besoin d'accompagner et de protéger les entreprises travaillant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage et portent principalement sur les missions suivantes :

- **Sécurité ferroviaire** : Ces missions consistent à assurer la sécurité des chantiers vis-à-vis des circulations ferroviaires ainsi que la sécurité des circulations ferroviaires elles-mêmes. Il s'agit notamment des missions suivantes :
 - la mise en place de mesures de sécurité vis-à-vis des circulations ferroviaires destinées à maintenir l'exploitation ferroviaire pendant et après les travaux (fermetures de voie, limitations temporaires de vitesse, ...) ;
 - la sécurité des personnels intervenant sur les chantiers ou à leurs abords vis-à-vis des risques présentés par les circulations ferroviaires et par les installations, en particulier l'annonce des circulations aux abords des chantiers et la mission de RSO (Représentant Sécurité Opérationnel) ;
 - la gestion des agrès de sécurité, radios, pancartages, ... ;
 - la reprise de gardiennage des passages à niveaux.

- **Logistique chantiers et transport ferroviaire :**
 - mise à disposition et conduite des trains de travaux, engins et équipements nécessaires à la réalisation des chantiers ferroviaires (locomotives, locotracteurs, wagons et tous autres engins ferroviaires spécialisés) ;
 - acheminement des matériaux jusqu'à leur lieu d'utilisation à partir des gares de livraison ou des bases travaux, ainsi que les manoeuvres associées ;
 - évacuation des matériaux depuis les chantiers.
- **Production de travaux par SNCF Réseau sur les installations fixes de l'infrastructure ferroviaire** (travaux de voie, travaux sur installations électriques de signalisation, travaux sur installations fixes de traction électrique, etc. ...).
- **Fabrication et mise à disposition d'appareils et d'équipements destinés à être intégrés à l'infrastructure ferroviaire.**
- **Réalisation de mesures, de vérifications techniques et d'essais à mener sur les installations, en particulier de signalisation, ayant fait l'objet de travaux avant leur mise ou remise en service ;** ces prestations comprennent le cas échéant l'utilisation d'engins, machines, matériels et équipements nécessaires à leur réalisation.
- **Formation des agents d'exploitation et de maintenance** à une installation mise en place dans le cadre du projet (ex. : nouvelle IHM).

Dans le cas de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, la production de travaux par SNCF Réseau sur les installations fixes de l'infrastructure représente 55% du poste « Prestations Sécurité & Logistique » (21,2 M€ pour les missions d'encadrement et agents techniques). Les missions de sécurité ferroviaire représentent, quant à elle, une proportion de 36% de ce poste (16,4 M€ courants) et les missions de logistique 17% (7,5 M€ courants).

Poste Travaux – « Fournitures »

Ce poste comprend les **dépenses de fournitures, assurées par le maître d'ouvrage, de matières diverses**. Ces matières sont essentiellement les constituants de l'infrastructure ferroviaire (rails, traverses, ballast, matériel de signalisation, câbles de signalisation et de télécommunication).

Poste Travaux – « Frais de maîtrise d'oeuvre »

Il s'agit des coûts des **prestations de maîtrise d'oeuvre**. Ce coût de prestations peut se décomposer comme suit :

- Maîtrise d'oeuvre Technique et Exploitation, y compris Mission Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) et UOE SIG (Etudes techniques de signalisation) ;
- Assurance Qualité ;
- Études d'exécution réalisées sous la responsabilité directe de la SNCF à la place d'une entreprise extérieure de travaux.

Poste Travaux – « Frais de maîtrise d'ouvrage »

Les **missions de maîtrise d'ouvrage** sont principalement les suivantes (liste non exhaustive) :

- Organisation de l'opération ;

- Direction et supervision de la maîtrise d'œuvre ;
- Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché ;
- Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises, prestataires et fournisseurs ;
- Gestion budgétaire ;
- Gestion administrative ;
- Actions en justice ;
- Gestion comptable et des règlements ;
- Réalisation de reporting ;
- Clôture de projet ;
- Gestion des relations avec les financeurs et les institutionnels ;
- Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication ;
- Évaluations économique et socio-économique.

Prise en charge des frais de fonctions support de SNCF Réseau

Outre les dépenses précitées, SNCF Réseau supporte des frais au titre des fonctions support (finances et trésorerie, ressources humaines, systèmes d'information, juridique, immobilier, fiscalité, CSP comptables, etc.).

Afin de prendre en charge ces frais de fonctions support, SNCF Réseau applique un taux de 3,5% sur l'ensemble des coûts directs du projet (main d'œuvre au taux standard, matières et autres achats et charges externes, ...).

Précisions sur les évaluations du poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique » et des frais de fonctions support de SNCF Réseau

Dans le cadre des comités techniques et financiers et des comités de pilotage qui suivront l'entrée en vigueur de la Convention, SNCF Réseau présentera les principales hypothèses et méthodologies de calcul retenues pour le poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique » et les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

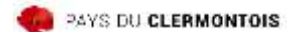
Cette présentation s'attachera notamment à présenter, pour le premier poste précité, les unités d'œuvre et les taux horaires retenus pour ces évaluations.

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 3

DELAIS PREVISIONNELS

Calendrier prévisionnel de réalisation du projet (Délais Prévisionnels)

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



Projet de ligne nouvelle Roissy Picardie	2023					2024					2025					2026																				
	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D			
Travaux préparatoires	* Début des travaux préparatoires																																			
Travaux préparatoires Ligne nouvelle																* Début des travaux principaux																Livraison de la nouvelle infrastructure *				
Essais ferroviaires																															Mise en service *					
1	Travaux de construction et d'équipement de l'infrastructure nouvelle du projet Roissy Picardie (MOA SNCF Réseau)																																			
1.1	Travaux bloc Survilliers																																			
Travaux préparatoires																																				
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténares)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.2	Travaux bloc Ligne Nouvelle																																			
Travaux préparatoires																																				
Appel d'offre du marché de conception-réalisation	[Hatched]																																			
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténares)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.3	Travaux bloc LGV																																			
Travaux préparatoires																																				
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténares)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.4	Régénération postes SEI et Adaptations PAR de Lille																																			
2	Travaux d'aménagement en gare de Roissy TGV (MOA Gares & Connexions)																																			
2.1	Construction d'un quai supplémentaire																																			
Travaux préparatoires																																				
Travaux de construction du quai et ses accès																																				
2.2	Aménagement du quai et de ses accès																																			
3	Travaux d'aménagement en gare de Survilliers-Fosses (MOA Gares & Connexions)																																			
3.1	Construction de quais supplémentaires																																			
3.2	Aménagement des quais et de ses accès																																			
3.3	Construction de la passerelle																																			

Le respect des Délais prévisionnels suppose que les conditions de réalisation des travaux ne s'écartent pas substantiellement des hypothèses retenues pour l'établissement de ces montants, et notamment :

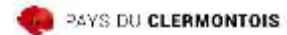
- L'absence d'occurrence de circonstances exonératoires telles qu'exposées à l'article 11.5 des « Conditions générales » ;
- L'inscription dans le cadre posé à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses », en particulier pour ce qui concerne l'accomplissement des procédures administratives préalables à l'engagement des travaux, la mise en place du financement, les risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet ainsi que les conditions de réalisation des travaux (réservation de capacités).

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 4

CALENDRIER PREVISIONNEL
DES APPELS DE FONDS

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau

Appels de fonds prévisionnels (en € courants)	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau						Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances
	2024*	2025	2026	2027	Total				
Etat (AFIT France) **	78 396 454	76 233 689	76 233 689	48 315 732	279 179 564		43 309 500	-5 676 878	316 812 186
Collectivités locales	5 609 746	49 775 611	49 775 611	35 690 468	140 851 436		13 309 500	5 676 878	159 837 814
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	41 360 992	41 360 992	30 080 722	112 802 706		13 309 500	1 895 988	128 008 194
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	639 196	958 793	958 793	639 196	3 195 978			430 809	3 626 787
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1 278 391	1 917 587	1 917 587	1 278 391	6 391 956			861 618	7 253 574
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	3 692 159	5 538 239	5 538 239	3 692 159	18 460 796			2 488 464	20 949 260
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	2 635 190	3 952 785	3 952 785	2 635 190	13 175 949			1 776 081	14 952 030
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	300 156	450 235	450 235	300 156	1 500 782			202 301	1 703 084
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	232 454	348 681	348 681	232 454	1 162 269			156 671	1 318 940
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	183 369	275 053	275 053	183 369	916 843			123 588	1 040 431
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	108 899	163 349	163 349	108 899	544 496			73 397	617 892
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	78 992	118 488	118 488	78 992	394 961			53 240	448 201
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	50 406	75 609	75 609	50 406	252 029			33 973	286 002
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	57 932	86 898	86 898	57 932	289 661			39 046	328 707
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	44 761	67 142	67 142	44 761	223 805			30 168	253 974
Total	84 006 200	126 009 300	126 009 300	84 006 200	420 031 000		56 619 000	0	476 650 000
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%		-		-

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions

Appels de fonds prévisionnels (en € courants)	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions					Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances
	2024*	2025	2026	2027	Total			
Etat (AFIT France) **	11 402 856	11 088 279	11 088 279	7 027 580	40 606 994	1 710 500	563 316	42 880 810
Collectivités locales	815 944	7 239 921	7 239 921	5 191 220	20 487 006	1 710 500	-563 316	21 634 190
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	6 016 005	6 016 005	4 375 276	16 407 285	1 710 500	-791 763	17 326 023
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	92 972	139 458	139 458	92 972	464 859		26 030	490 889
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	185 943	278 915	278 915	185 943	929 717		52 060	981 778
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	537 029	805 543	805 543	537 029	2 685 144		150 356	2 835 501
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	383 291	574 937	574 937	383 291	1 916 457		107 313	2 023 770
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	43 658	65 487	65 487	43 658	218 291		12 223	230 514
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	33 811	50 716	50 716	33 811	169 053		9 466	178 520
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	26 671	40 007	40 007	26 671	133 356		7 467	140 823
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	15 840	23 759	23 759	15 840	79 198		4 435	83 632
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	11 490	17 234	17 234	11 490	57 448		3 217	60 664
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	7 332	10 997	10 997	7 332	36 658		2 053	38 711
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	8 426	12 639	12 639	8 426	42 132		2 359	44 491
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	6 511	9 766	9 766	6 511	32 553		1 823	34 376
Total	12 218 800	18 328 200	18 328 200	12 218 800	61 094 000	3 421 000	0	64 515 000
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%	-		-

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions

<i>Appels de fonds prévisionnels (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions									
	2024*	2025	2026	2027	Total	Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances		
Etat (AFIT France) **	89 799 310	87 321 968	87 321 968	55 343 312	319 786 558	45 020 000	-5 113 562	359 692 996		
Collectivités locales	6 425 690	57 015 532	57 015 532	40 881 688	161 338 442	15 020 000	5 113 562	181 472 004		
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	47 376 997	47 376 997	34 455 998	129 209 991	15 020 000	1 104 225	145 334 217		
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	732 167	1 098 251	1 098 251	732 167	3 660 837		456 839	4 117 676		
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1 464 335	2 196 502	2 196 502	1 464 335	7 321 673		913 678	8 235 351		
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	4 229 188	6 343 782	6 343 782	4 229 188	21 145 941		2 638 820	23 784 761		
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3 018 481	4 527 722	4 527 722	3 018 481	15 092 406		1 883 394	16 975 800		
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	343 815	515 722	515 722	343 815	1 719 073		214 525	1 933 597		
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	266 265	399 397	399 397	266 265	1 331 323		166 137	1 497 459		
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	210 040	315 060	315 060	210 040	1 050 199		131 055	1 181 254		
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	124 739	187 108	187 108	124 739	623 693		77 831	701 525		
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	90 482	135 723	135 723	90 482	452 409		56 456	508 865		
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	57 737	86 606	86 606	57 737	288 687		36 026	324 713		
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	66 359	99 538	99 538	66 359	331 793		41 405	373 198		
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	51 272	76 907	76 907	51 272	256 358		31 991	288 349		
Total	96 225 000	144 337 500	144 337 500	96 225 000	481 125 000	60 040 000	0	541 165 000		
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%	-		-		

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Domiciliation de la facturation

Les factures d'appels de fonds sont adressées à XX selon les modalités suivantes (*):

Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

Nr téléphone :

Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Nr téléphone :

Transmission des factures par courrier postal

Service en charge de la gestion des factures :

Rue :

Code postal et vile :

Nr téléphone :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en Annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Credit Management

15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Service en charge de la facturation à SNCF Gares & Connexions :

Direction Finances, Juridique et Régulation/ Comptabilité et contrôle interne
 16 avenue d'Ivry 75013 Paris

L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
État / AFTIF	18009255300049	À préciser	
Région Hauts-de-France	200 053 742 00017	FR 25 200 053 742	
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR 51 507 523 801	

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

1 - Facture (modèle AFITF) précisant :

- la référence de la convention de financement ;
- la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase REA, de la clé de financement définie à l'article 4.4, et des demandes d'acompte antérieures.

1517 rue Jean Philippe Rameau CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX
TEL : 03 33 69 74 99 69 00

Emetteur

SNCF RESEAU

15-17 rue Jean Philippe Rameau

CS 80001

93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



FACTURE N° FS

Adresse de facturation

Date d'émission

Objet de la facturation

Montants en Euros

Convention signée le

Convention relative au financement

Article :

1^{er} me acompte sur avancement de travaux

Montant estimé de l'opération :

Votre participation :

Avancement de l'opération :

Acompte déjà appelé :

Montant de l'acompte :

€

Modalités de règlement

Exigible dans les 40 jours à réception de la facture

Référence à rappeler FS 17000546

Par virement à l'ordre de SNCF RESEAU - SG PARIS OPERA

RIB 30003 03620 00020062145 94

BIC SOGEFRPPHPO

IBAN FR78 3000 3036 2000 0200 6214 594

Intérêts de retard : selon modalités indiquées aux conditions particulières ou aux conditions générales de la convention.

Indemnités forfaitaires de 40 euros pour frais de recouvrement, en cas de retard de paiement.

N° de TVA Intracommunautaire FR73 412 280 737

Montants

Montant HT €

Exonéré de TVA €

Total TTC €

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

2 - Certificat d'avancement physique des travaux signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage

Certificat d'avancement des travaux SNCF Réseau

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de la convention	Convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
Phase	Réalisation
N° de la convention	X
N° de délibération	X

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

Etat d'avancement au [date]

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

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.
La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur d'Opération
[Nom – Prénom]

Certificat d'avancement des travaux SNCF Gares & Connexions

- Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de la convention	Convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
Phase	Réalisation
N° de la convention	X
N° de délibération	X

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

Etat d'avancement au [date]

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

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.
La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur d'Opération
[Nom – Prénom]

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

3 - Tableau de l'état des dépenses comptabilisées exprimées en euros courants, et en pourcentage par rapport au montant estimé des travaux mentionnés à l'article 3.2 et décomposées en fonction des postes de dépenses, tels que présentés en annexe 2, signé et transmis par le Directeur d'Opération

État récapitulatif des dépenses comptabilisées * – SNCF Réseau

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

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

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses comptabilisées* – SNCF Gares & Connexions

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

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

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses acquittées* – SNCF Réseau

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

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

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses acquittées* – SNCF Gares & Connexions

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

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

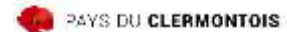
*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 5

ETUDES ET DOCUMENTS D'AVANT-
PROJET/PROJET ETABLIS PAR SNCF
RESEAU EN VUE DE LA REALISATION
DES TRAVAUX

Les éléments contenus dans la Convention de Financement et ses Annexes reposent sur des hypothèses issues :

- Des études de niveau avant-projet détaillé conduites entre 2020 et 2022, dont les résultats ont été validés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau, dans sa séance du 4 avril 2022 ;
- Des premiers éléments issus des études de niveau projet lancés en mai 2022, tels qu'ils étaient disponibles à la date d'établissement de cette Convention.

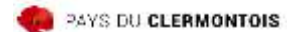
En particulier, les données relatives à la « Consistance détaillée du Projet » figurant en Annexe 1bis et au « Cahier des Hypothèses » figurant en Annexe 1ter, constitue une synthèse technique des études de niveau avant-projet détaillé.

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 6

DESCRIPTIF DES MOYENS DE
COMMUNICATION ET CALENDRIER
PREVISIONNEL DES PRINCIPAUX
EVENEMENTS DE COMMUNICATION

Préambule

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions font mention du financement de l'AFITF, des collectivités territoriales de la région Hauts-de-France et de l'Union Européenne le cas échéant

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

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

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

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

Supports dématérialisés

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

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

Accompagnement et justificatifs à transmettre

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

Charte graphique de la Région Hauts-de-France

La charte graphique est à retrouver sur le site de la Région Hauts-de-France : <http://www.hautsdefrance.fr/charte-graphique/>

Contacts auprès de la Région Hauts-de-France

guillaume.krizek@hautsdefrance.fr (03 74 27 48 54) ou vincent.vasseur@hautsdefrance.fr (03 74 27 48 23)

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention de financement

Le maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs l'intégralité des résultats d'études.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires : un exemplaire papier et un exemplaire sous format électronique en version.pdf.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

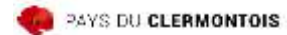
Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

Envoyé en préfecture le 22/04/2024

Reçu en préfecture le 22/04/2024

Publié le 22/04/2024

ID : 060-200066975-20240404-27CC040424-DE



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 7

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE
CONFIDENTIALITE (EIC)

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE CONFIDENTIALITE EXTERNE

JE SOUSSIGNE(E) [indiquer nom et prénom],
né(e) le[indiquer date de naissance]

Renseigne le présent engagement en qualité de :

Salarié de [XXX] ci-après la « Société », occupant les fonctions de
.....
.....[préciser fonction] ;

Collaborateur de la Société, salarié de l'entreprise [préciser nom de l'entreprise] prestataire
pour le compte de la Société assurant des prestations / opérations de
.....
.....[préciser objet des prestations/opérations].

Ci-après dénommé « l'Intervenant »

est amené à avoir accès à des informations confidentielles telles que définies ci-dessous,
communiquées par SNCF Réseau dans le cadre de l'accord conclu entre SNCF Réseau et la
Société en date du [...] pour les besoins de [...] (ci-après l'Objectif Autorisé).

Dès lors, l'Intervenant s'engage à conserver, dans les termes et conditions du présent
engagement de confidentialité (ci-après « l'Engagement »), la plus stricte confidentialité
desdites informations confidentielles auxquelles il a accès pour les besoins de l'Objectif
Autorisé.

1 - DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Engagement, le terme « Information(s) Confidentielle(s) » désigne toutes les
informations qui peut être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes
les informations auxquelles l'Intervenant peut avoir accès pour les besoins de l'Objectif
Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre),
comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle,
données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou
toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont
communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre
moyen), dès lors qu'elles :

- listées en appendice de l'Engagement ; ou
- que leur caractère confidentiel ait été expressément mentionné à l'occasion de leur
transmission, notamment si elles sont revêtues d'une légende restrictive telle que «
confidentiel » ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, que le caractère
confidentiel ait été confirmé par écrit dans un délai de trente (30) jours calendaires à
compter de leur divulgation.

Nonobstant ce qui précède, sont considérées comme des Informations Confidentielles toute information qui est de nature à porter atteinte aux dispositions du décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Si pour les besoins de l'Objectif Autorisé, un droit d'accès à des logiciels de SNCF Réseau (ci-après « **les Logiciels** ») est accordé à l'Intervenant, l'identifiant et le mot de passe attachés au compte-utilisateur de l'Intervenant pour l'accès aux Logiciels sont considérés comme des Informations Confidentielles.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les **Données à Caractère Personnel** éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles l'Intervenant pourra avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable.

Est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

2 - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

L'Intervenant s'engage à :

- utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;
- ne pas communiquer, exploiter, transférer, traduire ou adapter, par extrait ou en totalité, directement ou indirectement, les Informations Confidentielles, sous quelles que formes que ce soit, en dehors du strict cadre de l'Objectif Autorisé, auprès de personnes qui n'ont pas besoin d'en connaître et notamment par oral, par la remise de documents appartenant à SNCF Réseau ou par la formation de personnes extérieures aux besoins de l'Objectif Autorisé ;
- mener l'Objectif Autorisé avec toute la réserve et la discrétion requise et assurer une protection raisonnable et adéquate des Informations Confidentielles contre toute divulgation, destruction, perte, altération ou accès non autorisé ;
- ne pas détourner les Informations Confidentielles dont il a connaissance, ni utiliser celles-ci pour détourner une clientèle ou tout ou partie des services proposés ;
- ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires aux besoins de l'Objectif Autorisé.

En outre, en cas d'accès à des Logiciels, l'Intervenant s'engage :

- à utiliser ses droits d'accès aux Logiciels de manière proportionnée à l'Objectif Autorisé ;
- à ne pas entraver l'accès et le fonctionnement des Logiciels ;
- à informer immédiatement le référent compétent au sein de la Société en cas de perte de son identifiant et de son mot de passe ou de leur utilisation non-autorisée afin de faire remonter l'information à SNCF Réseau. Dans ce cas, l'Intervenant précise la nature et la teneur des actes illicites déjà constatés afin de permettre de sécuriser à nouveau l'accès aux Logiciels dans les meilleurs délais.

3 - PROPRIETE INTELLECTUELLE

L'accès aux Informations Confidentielles dans le cadre de l'Objectif Autorisé ne peut être analysé comme la cession, concession d'une licence ou d'un quelconque droit de propriété intellectuelle au bénéfice personnel de l'Intervenant, au sens du Code de la propriété intellectuelle français.

En outre, l'Intervenant s'interdit :

- conformément à l'article L.122-5 du Code de la propriété intellectuelle, d'effectuer de copie privée ;
- de déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

4 - RESTITUTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

L'Intervenant s'engage, sur simple demande et en tout état de cause, au terme des besoins relatifs à l'Objectif Autorisé, à restituer immédiatement à la Société toutes les Informations Confidentielles recueillies et à détruire toute copie ou sauvegarde desdites Informations Confidentielles et ce, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

La restitution et/ou la destruction de l'ensemble des Informations Confidentielles ne libère aucunement l'Intervenant des obligations de confidentialité pour la durée telle que prévue à l'article 5 de l'Engagement.

5 - ENTREE EN VIGUEUR - DUREE

L'Engagement entre en vigueur à compter de sa signature par l'Intervenant et engage ce dernier sans limitation de territoire, pendant toute la durée de l'Objectif Autorisé.

L'Intervenant s'engage toutefois à respecter les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles pendant cinq (5) ans à l'expiration de l'Engagement pour quelle que cause que ce soit.

S'agissant des Données à Caractère Personnel échangées au titre des Informations Confidentielles, l'Intervenant reconnaît que leur confidentialité est sans limite de durée à l'égard de la personne concernée conformément à la réglementation en vigueur.

6 - RESPONSABILITE

L'Intervenant reconnaît avoir été informé et sensibilisé à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. L'Intervenant reconnaît expressément qu'il est responsable de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

L'Intervenant reconnaît que la divulgation des Informations Confidentielles est susceptible de causer un préjudice certain à SNCF Réseau justifiant tout recours ou action de la part de cette dernière à l'encontre de la Société qui peut choisir d'engager toute procédure juridictionnelle ou non à l'encontre de l'Intervenant.

L'Intervenant s'engage également à prévenir le référent compétent de la Société dès qu'il a connaissance d'une éventuelle fuite des Informations Confidentielles de façon à faire remonter au plus vite l'information à SNCF Réseau.

7 - PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

L'Intervenant est informé que les Données à Caractère Personnel recueillies au titre du présent engagement de confidentialité sont soumises au respect de la réglementation relative à la protection des données à caractère personnel et notamment aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, modifiée par la Loi du 6 août 2004, ainsi que par les dispositions du Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) du 27 avril 2016.

8 - DISPOSITIONS GENERALES

L'Intervenant confirme qu'à la date de signature de l'Engagement, il ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts pour mener à bien l'Objectif Autorisé.

L'Engagement est régi par l'intuitu personae. En conséquence, l'Intervenant n'est pas autorisé à transférer à un tiers tout ou partie des droits et/ou obligations qui découlent des présentes.

L'Engagement est régi par le droit français. Tout litige relatif à l'exécution de l'Engagement peut être porté devant les tribunaux territorialement compétents.

9 - SIGNATURES

Fait à le

En deux (2) exemplaires originaux conservés par l'Intervenant et par la Société.

L'Intervenant, Nom Prénom :

(Signature + paraphe de chaque page + mention manuscrite « lu et approuvé » + Nom Prénom)