



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MARENNE ADOUR CÔTE-SUD
SÉANCE DU 28 NOVEMBRE 2024 À 18 HEURES 30
SALLE DU CONSEIL DU SIÈGE DE MACS À SAINT-VINCENT DE TYROSSE

Nombre de conseillers :
en exercice : 58
présents : 39
absents représentés : 13
absents excusés : 6

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SÉANCE DU 28 NOVEMBRE 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le vingt-huit du mois de novembre à 18 heures 30, le conseil communautaire de la Communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud, dûment convoqué le 20 novembre 2024, s'est réuni en session ordinaire, à la salle du conseil du siège de MACS à Saint-Vincent de Tyrosse, sous la présidence de Monsieur Pierre FROUSTEY.

Présents :

Mesdames et Messieurs Françoise AGIER, Jean-Luc ASCHARD, Alexandrine AZPEITIA, Armelle BARBE, Patrick BENOIST, Hervé BOUYRIE, Emmanuelle BRESSOUD, Véronique BREVET, Pascal CANTAU, Valérie CASTAING-TONNEAU, Benoît DARETS, Jean-Claude DAULOUÈDE, Sylvie DE ARTECHE, Jean-Luc DELPUECH, Bertrand DESCLAUX, Mathieu DIRIBERRY, Régis DUBUS, Dominique DUHIEU, Florence DUPOND, Pierre FROUSTEY, Louis GALDOS, Régis GELEZ, Isabelle LABEYRIE, Pierre LAFFITTE, Alexandre LAPÈGUE, Cédric LARRIEU, Eric LARROQUETTE (suppléant de M. Eric LAHILLADE), Isabelle MAINPIN, Aline MARCHAND, Élisabeth MARTINE, Jean-François MONET, Stéphanie MORA-DAUGAREIL, Damien NICOLAS, Pierre PECASTAINGS, Philippe SARDELUC, Alain SOUMAT, Virginie VAN PEVENAGE, Serge VIAROUGE, Christophe VIGNAUD.

Absents représentés :

Mme Jacqueline BENOIT-DELBAST a donné pouvoir à M. Jean-Luc DELPUECH, M. Francis BETBEDER a donné pouvoir à M. Régis GELEZ, Mme Géraldine CAYLA a donné pouvoir à M. Jean-Claude DAULOUÈDE, Mme Frédérique CHARPENEL a donné pouvoir à Mme Isabelle MAINPIN, Mme Nathalie DARDY a donné pouvoir à Mme Stéphanie MORA-DAUGAREIL, M. Gilles DOR a donné pouvoir à M. Pierre PECASTAINGS, Mme Maëlle DUBOSC-PAYSAN a donné pouvoir à M. Cédric LARRIEU, M. Olivier GOYENECHÉ a donné pouvoir à M. Régis DUBUS, M. Patrick LACLÉDÈRE a donné pouvoir à M. Louis GALDOS, Mme Marie-Thérèse LIBIER a donné pouvoir à M. Benoît DARETS, Mme Nathalie MEIRELES-ALLADIO a donné pouvoir à Mme Armelle BARBE, Mme Kelly PERON a donné pouvoir à M. Pierre FROUSTEY, M. Jérôme PETITJEAN a donné pouvoir à Mme Véronique BREVET.

Absents excusés :

Madame Séverine DUCAMP, Messieurs Henri ARBEILLE, Lionel CAMBLANNE, Alain CAUNÈGRE, Olivier PEANNE, Mickaël WALLYN.

Secrétaire de séance : M. Dominique DUHIEU.

OBJET : TRANSPORT - PROJET DE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) BASCO-LANDAIS - APPROBATION DU PROJET DE CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LES ÉTUDES DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Rapporteur : Monsieur le Président

Par délibération en date du 30 novembre 2023, la Communauté de communes MACS a approuvé la feuille de route du RER Basco-landais (RERBL). Ce projet a été retenu par le Ministère des transports dans le cadre des SERM (Services Express



Régionaux Métropolitains) et a pour ambition de déployer à terme un véritable service de transport multimodal et transfrontalier, notamment via le prolongement du SERM jusqu'à San Sebastian.

La mise en œuvre de la feuille de route du RERBL se traduit par le lancement d'un schéma directeur des infrastructures ferroviaires autour de l'étoile de Bayonne avec pour but de répondre aux ambitions de mobilités futures (voyageurs et fret).

Ce schéma directeur s'articule autour des 4 étapes correspondant aux 3 horizons temporels de développement de l'offre définis dans la feuille de route :

- étape 0 : zoom sur le complexe ferroviaire de Bayonne comprenant la bifurcation de Mousserolles et la gestion de la gare de Bayonne pour l'horizon 2032 et pour l'horizon cible,
- étape 1 : horizon 2027 : étude d'exploitation et de robustesse à infrastructure constante,
- étape 2 : horizon 2032 : phase 1 étude d'exploitation et de robustesse et phase 2 étude de faisabilité sur la base des aménagements d'infrastructures,
- étape 3 : horizon cible (au-delà de 2032) avec une étude exploratoire d'exploitation.

Ces études permettront d'identifier et de caractériser les besoins d'investissements en aménagements d'infrastructures nécessaires aux différents horizons et la complémentarité entre eux.

Elles porteront notamment sur la faisabilité technique de l'accroissement de l'offre de service à partir des infrastructures existantes et les besoins d'évolution techniques, leur temporalité et l'estimation prévisionnelle de ces travaux. Ces études réalisées en maîtrise d'ouvrage SNCF portent uniquement sur les voies et équipement ferroviaires nécessaires à la circulation des trains. Elles se dérouleront sur une durée d'1 an, entre septembre 2024 et septembre 2025.

En termes de financement, le projet du SERM BL bénéficie au titre du volet Mobilités du Contrat de plan État Région (CPER) 2023-2027, d'une participation de l'État et de la Région à hauteur de 33,33 % chacun. Les collectivités locales concernées par les offres ferroviaires à développer sont appelées en financement sur la part restante ; il s'agit du syndicat des mobilités Pays Basque-Adour, de la Communauté d'agglomération du Grand Dax, de la Communauté de communes du Pays d'Orthes et Arrigans, de la Communauté de communes du Seignanx et de MACS.

La présente délibération vise à approuver la convention de financement des études du schéma directeur des infrastructures du nœud ferroviaire de Bayonne pour un montant de 600 000 €, selon la répartition suivante :

Schéma Directeur SERM BL	Clé de répartition	Besoin de financement
	%	Montant en Euros courants
Région NA	33,33%	200 000 €
Etat	33,33%	200 000 €
Bloc local	33,33%	200 000 €
SMPBA	22,92%	137 504 €
CC Macs	4,81%	28 862 €
CA Dax	4,10%	24 624 €
CC Orthe-Arrigans	1,32%	7 922 €
CC Seignanx	0,18%	1 088 €
SNCF Réseau	0,00%	0 €
TOTAL	100,00%	600 000 €

Les clés de financement précitées ne préjugent en rien du montant des contributions futures. Cette répartition est uniquement valable pour la réalisation du schéma directeur couverte par la présente convention et n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

La sollicitation de fonds européens est prévue et devrait permettre de revoir à la baisse les participations des partenaires. Les modalités du co-financement sont détaillées dans la convention de financement annexée à la présente délibération.



Le CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de voyageurs par chemin de fer et par route ;

VU le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1521-1 et suivants et L. 1531-1 ;

VU les statuts de la Communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud, tels qu'annexés à l'arrêté préfectoral PR/DCPPAT/2024/n° 107 en date du 8 avril 2024 portant modification des statuts de la Communauté de communes ;

VU les délibérations du conseil communautaire en date des 17 décembre 2015, 27 septembre 2016, 2 mai 2017, 6 décembre 2018, 26 novembre 2020, 25 mars 2021, 25 novembre 2021 et 28 mars 2024 portant définition et modifications de l'intérêt communautaire des compétences de MACS qui y sont soumises ;

VU la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine n°2020.2291.SP du 17 décembre 2020 relative à un nouveau cadre d'intervention régionale : les Contrats de Mobilité (renfort de dessertes régionales, mise en place d'un bouquet de mobilité locale, aménagement et équipement des points d'arrêt de transports collectifs régionaux) ;

VU la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine n°2024.1488.CP du 30 septembre 2024 relative au financement du schéma des infrastructures du nœud ferroviaire de Bayonne ;

VU la délibération du conseil communautaire en date du 30 novembre 2023 portant approbation de la feuille de route du SERM ou RER Basco-landais ;

VU le projet de convention de co-financement, ci-annexé ;

CONSIDÉRANT les enjeux pour le territoire de la Communauté de communes en matière de développement de la desserte ferroviaire avec une évolution progressive de l'offre sur les gares et haltes existantes ;

CONSIDÉRANT l'opportunité du projet de Service Express Régional Métropolitain dit RER Basco-Landais ;

décide, après en avoir délibéré, et à l'unanimité,

- d'approuver le projet de convention de co-financement relative aux études du schéma directeur des infrastructures ferroviaires du SERM Basco Landais et ses annexes, tel qu'annexés à la présente,
- d'inscrire les crédits correspondants au budget annexe Transport sur l'exercice 2025,
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer ladite convention de co-financement et prendre tout acte et à signer tout document se rapportant à l'exécution de la présente.

La présente délibération pourra faire l'objet d'un recours contentieux pour excès de pouvoir dans un délai de deux mois devant le Tribunal administratif de Pau à compter de sa publication et de sa transmission au représentant de l'État dans le département. Outre l'envoi sur papier ou dépôt sur place, le Tribunal administratif de Pau pourra être saisi par requête déposée via le site www.telerecours.fr.

Fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus
Pour extrait certifié conforme
À Saint-Vincent de Tyrosse, le 28 novembre 2024


Le président,
Pierre Froustey

Envoyé en préfecture le 03/12/2024

Reçu en préfecture le 03/12/2024

Publié en ligne le 04/12/2024

ID : 040-244000865-20241128-20241128D06B-DE





SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR



Convention

Relative au financement des études du Schéma Directeur des infrastructures ferroviaires du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Basco Landais (BL).

Ligne Dax / Hendaye (n°655 000) / Irun / San Sebastian

Ligne Puyoô / Bayonne (n°650 000)

Ligne Bayonne / Saint Jean Pied de Port (n°660 000)

Conditions particulières



ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur Etienne GUYOT, Préfet de la Gironde, Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine,

Ci-après désigné « l'Etat »,

La Région Nouvelle Aquitaine, représentée par Monsieur Alain ROUSSET, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la décision n°

Ci-après désigné « **la Région** »,

Le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour, représentée par Monsieur Jean-François IRIGOYEN, Président dûment habilité à l'effet des présentes par délibération du conseil syndical n° en date du

Ci-après désigné « **le SMPBA** »,

La Communauté d'Agglomération du Grand Dax, sise 20 avenue de la Gare, 40100 Dax, représentée par son Président Monsieur Julien DUBOIS, dûment habilité à cet effet par délibération du

Ci-après dénommée « **le Grand Dax** »,

La Communauté de Communes Marenne Adour Côte Sud, sise Allée des Camélias 40230 St-Vincent-de-Tyrosse, représentée par son Président Monsieur Pierre FROUSTEY, dûment habilité à cet effet par délibération du

Ci-après dénommée « **MACS** »,

La Communauté de Communes du Seignanx, sise 1526 Avenue de Barrère CS40070 40390 SAINT MARTIN DE SEIGNANX, représentée par sa Présidente, Madame Isabelle DUFAU, dûment habilité à cet effet par délibération du

Ci-après dénommé « **le Seignanx** »,

La Communauté de Communes Pays d'Orthe et Arrigans, sise 156 route de Mahoumic 40300 PEYREHORADE, représentée par son Président Monsieur Jean-Marc LESCOUTE, dûment habilité à cet effet par délibération du

Ci-après dénommée « **la CCPOA** »,

Et,

SNCF RÉSEAU, Société anonyme au capital de 621.773.700 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »,

SNCF RÉSEAU, l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour, le Grand Dax, MACS, le Seignanx et CCPOA étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».



VU :

- le Code général des collectivités territoriales ;
- le Code des transports ;
- la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- le code de la commande publique relative à la maîtrise d'ouvrage publique et la maîtrise d'œuvre ;
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU ;
- le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RÉSEAU ;
- la délibération 2024.891.SP de l'assemblée plénière du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine du 13 juin 2024 relative à l'adoption de l'avenant n°1 du CPER 2023-2027 relatif au volet mobilités ;
- la délibération 2023.2095.SP de l'assemblée plénière du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine du 11 décembre 2023 adoptant la feuille de route pour le développement d'un service express régional métropolitain sur l'étoile ferroviaire de Bayonne ;
- la délibération du comité syndical du syndicat des mobilités Pays Basque-Adour du 7 décembre 2023 approuvant la feuille de route partenariale du réseau express régional basco-landais ;
- la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Grand Dax du 13 décembre 2023 approuvant la feuille de route partenariale du réseau express régional basco-landais ;
- la délibération du conseil communautaire de la communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud du 30 novembre 2023 approuvant la feuille de route partenariale du réseau express régional basco-landais ;
- la délibération du conseil communautaire de la communauté de communes du Seignanx du 20 décembre 2023 approuvant la feuille de route partenariale du réseau express régional basco-landais ;
- la délibération du conseil communautaire de la communauté de communes d'Orthe-et-Arrigans du 21 novembre 2023 approuvant la feuille de route partenariale du réseau express régional basco-landais ;
- la délibération de la commission permanente de la Région Nouvelle Aquitaine n°..... en date du ;
- la délibération du conseil syndical du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour n°..... en date du



SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DU SCHEMA DIRECTEUR A REALISER	6
2.1	PERIMETRE DE L'ETUDE	6
2.2	OBJECTIF DE L'ETUDE	6
2.3	CONTENU DU SCHEMA DIRECTEUR	6
2.4	ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	7
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	7
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DU SCHEME DIRECTEUR DU SERM-BL	7
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
5.1.1	Coût estimatif du Schéma Directeur SERM-BL aux conditions économiques de référence	7
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	7
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	9
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	9
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	9
6.3	IDENTIFICATION	10
6.4	DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS	11
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	11
 ANNEXES		
- ANNEXE 2 :	Caractéristiques de l'opération – coûts, fonctionnalités, délais.....	14
2.1-	Fiche opération.....	15
2.2-	Calcul des taux de participation au sein de la part du bloc local.....	24
- ANNEXE 3 :	Calendrier des appels de fonds.....	25



IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Le projet du Service Express Régional Métropolitain Basco Landais (SERM BL), aussi nommé "RER Basco-Landais" a pour ambition de déployer à terme **un véritable service de transport multimodal et transfrontalier**, notamment jusqu'à San Sebastian.

Sur la base des lignes ferroviaires existantes, l'objectif est d'atteindre une **fréquence-cible à la demi-heure en heure de pointe**, desservant l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain (**desserte omnibus**), sur les 3 axes ferroviaires de l'étoile bayonnaise.

La définition et le périmètre du SERM BL sont décrits dans la feuille de route de programmation du SERM Basco Landais approuvée par les Autorités Organisatrices des Mobilités et les établissements publics de coopération intercommunale du sud aquitain concernées en décembre 2023, à savoir : la Région Nouvelle Aquitaine, le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA), le Grand Dax, les communautés de communes Marenne Adour Côte Sud, Pays d'Orthe et Arrigans, et Seignanx.

Le Service Express Régional Métropolitain Basco Landais (SERM BL) s'inscrit dans le cadre des objectifs du volet Mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027 délibéré par la Région le 13 juin 2024, à travers l'inscription d'une enveloppe pour la réalisation des études et la réalisation des premiers travaux.

La mise en œuvre du SERM BL se traduit pour le volet des infrastructures ferroviaires par le lancement d'un Schéma Directeur, avec pour but de répondre aux ambitions de mobilités futures (voyageurs et fret) autour de l'étoile de Bayonne, telles qu'inscrites dans la feuille de route du SERM BL. A ce titre, il s'agit d'identifier et caractériser les besoins d'investissements en aménagements d'infrastructures nécessaires aux différents horizons et la complémentarité entre eux.

Le présent document vise à définir le programme des études du schéma directeur d'infrastructures ferroviaires du SERM BL à mettre en œuvre et le financement associé.



IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance du Schéma Directeur du Service Express Régional Métropolitain Basco Landais (SERM BL) à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement adossé.

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

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DU SCHEMA DIRECTEUR A REALISER

2.1 Périmètre de l'étude

Le périmètre d'étude du schéma directeur du SERM BL concerne les lignes et tronçons de lignes suivants :

- section Dax-Hendaye de la ligne Bordeaux à Hendaye (655 000) ; puis d'Hendaye à San Sebastián pour la partie Exploitation ;
- ligne Bayonne à Puyoô (650 000) ;
- ligne Bayonne à Saint Jean Pied de Port (660 000).

Le périmètre du schéma directeur du SERM BL est précisé en **Annexe 2.1**.

2.2 Objectif de l'étude

Le Schéma Directeur SERM BL a pour objectif d'identifier et caractériser les infrastructures ferroviaires nécessaires pour la mise en œuvre opérationnelle aux différents horizons de développement de l'offre ferroviaire de la feuille de route du SERM BL.

2.3 Contenu du schéma directeur

Le Schéma Directeur SERM BL comprend quatre (4) étapes, correspondant aux trois horizons inscrits dans la feuille de route du SERM BL :

- étape 0 : zoom sur le complexe ferroviaire de Bayonne comprenant la bifurcation de Mousserolles et le Graphique d'Occupation des Voies (GOV) de la gare de Bayonne pour l'horizon 2032 et pour l'horizon cible ;
- étape 1 : horizon 2027 - étude d'exploitation et de robustesse à infrastructure constante ;
- étape 2 : horizon 2032 :
 - phase 1 : étude d'exploitation et de robustesse,
 - phase 2 : étude de faisabilité sur la base des aménagements d'infrastructures validés en COPIL ;
- étape 3 : horizon cible (au-delà de 2032) avec une étude exploratoire d'exploitation.

Le montant estimatif de l'étape 2 - phase 2 a été déterminé sur la base de la liste des aménagements d'infrastructure du RFN identifiés à l'horizon 2032 dans la feuille de route du RER BL. Ce montant pourra être amené à évoluer en fonction des conclusions des études d'exploitation à l'horizon 2032 (étape 2 – phase 1) définissant les aménagements préconisés pour le RFN, et des orientations prises (programmation - voire priorisation - souhaitées).

Le programme détaillé du schéma directeur SERM BL est joint en **Annexe 2.1**.



2.4 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études du schéma directeur SERM BL 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.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude de faisabilité est de 16 mois à compter de la notification d'engagement de l'étude par SNCF Réseau.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes du schéma directeur est joint en **Annexe 2.1**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU et en concertation avec les partenaires financeurs.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE

En complément de l'article 5 des Conditions générales, un comité technique et financier constitué des parties se réunira, en tant que de besoin, au cours de la démarche pour en assurer le suivi. Seront représentés l'Etat, SNCF Réseau et les collectivités territoriales partenaires : la Région Nouvelle-Aquitaine, le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour, la Communauté d'Agglomération du Grand Dax, la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud, la Communauté de Communes du Seignanx, la Communauté de Communes Pays d'Orthe et Arrigans.

Un comité de pilotage, constitué des membres du comité technique élargi aux élus concernés, se réunira en tant que de besoin au cours de l'étude et à minima aux étapes clés suivantes :

- au lancement des études ;
- à l'issue de l'étude d'exploitation et de robustesse de l'horizon 2032 (étape 2-phase 1), afin de faire un point d'arrêt et valider le programme des aménagements d'infrastructures à étudier au niveau faisabilité (objet de l'étape 2-phase 2) ;
- à la fin des études pour valider le rendu du schéma directeur.

A l'issue de ces études, les partenaires seront amenés à se positionner sur les suites à donner quand au programme d'études et de travaux à mener. Ce point fera l'objet d'une validation dans les instances décisionnelles de chaque partenaire.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DU SCHEME DIRECTEUR DU SERM-BL

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût estimatif du Schéma Directeur SERM-BL aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût du Schéma Directeur SERM-BL, objet de la présente convention, est évaluée à 575 000 € HT aux conditions économiques de Mars 2024.

La décomposition du coût estimatif en euros constants est présentée en annexe 2.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation



Le besoin de financement de la présente convention est évalué à date à **600 000 € courants HT**, dont une somme forfaitaire estimée de 17 500 Euros courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

La décomposition du coût estimatif en euros courants est présentée en annexe 2.

L'enveloppe des études de faisabilité à réaliser lors de l'étape 2 phase 2 pourra être réévaluée en fonction des conclusions des études d'exploitation (étape 2, phase 1) sur décision du comité de pilotage et après validation par les instances décisionnelles des partenaires, dès lors que le volume et la typologie des aménagements à étudier en étude de faisabilité auront été validés en COPIL.

Dans ce cas, un avenant à la présente convention de financement devra être établi en concertation entre les partenaires.

Les montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (ING 06/2024 : 132,5 connu) ;
- d'un taux d'indexation de l'ING, de 2,5% en 2024, 2,3% en 2025, puis 2,2% par an à compter de 2026.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement du besoin de financement du présent schéma directeur SERM BL selon la clé de répartition suivante :

Schéma Directeur SERM BL	Clé de répartition	Besoin de financement
	%	Montant en Euros courants
Région NA	33,33%	200 000 €
Etat	33,33%	200 000 €
Bloc local	33,33%	200 000 €
<i>SMPBA</i>	22,92%	137 504 €
<i>CC Macs</i>	4,81%	28 862 €
<i>CA Dax</i>	4,10%	24 624 €
<i>CC Orthe-Arrigans</i>	1,32%	7 922 €
<i>CC Seignanx</i>	0,18%	1 088 €
SNCF Réseau	0,00%	0 €
TOTAL	100,00%	600 000 €

Les clés de financement précitées ne préjugent en rien du montant des contributions futures. Cette répartition est uniquement valable pour la réalisation du schéma directeur couverte par la présente convention et n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

Conformément au volet mobilités du CPER 2023-2027 adopté par la Région le 13 juin 2024, les clés de financement SERM s'appliquent à cette opération du RER Basco-Landais. Les taux de participation sont respectivement de 33,33% pour l'Etat, la Région et le Bloc local.

Au sein de la part du Bloc local, il est proposé un calcul des taux de participation des collectivités partenaires du RER BL que sont la CAPB, MACS, le Grand Dax, la CC du Seignanx et Orthe-Arrigans en tenant compte de la part de population et d'emplois situés sur ces territoires, des linéaires de voies situés sur le ressort territorial de chaque collectivité, ainsi que le montant des redevances gares à financer sur le périmètre de chaque intercommunalité.



La méthode ayant permis d'aboutir à ces taux de participation est détaillée en annexe 2.2 de la présente convention.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

6.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Région NA	Hôtel de Région - 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	05 57 57 80 62 laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr
Etat	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boite 55 33090 Bordeaux Cedex	Service Déplacements, Infrastructures, Transports/ Déplacement Mobilité, Infrastructures Ferroviaires	05 56 24 82 54 sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr
SMPBA	15 avenue du Maréchal Foch 64100 Bayonne	Direction de la Stratégie et de la Prospective	05.59.57.89.50 r.mathey@communaute-paysbasque.fr
MACS	15 Allée des Camélias - BP44 40230 Saint-Vincent-de-Tyrosse	Service mobilité-transport	05 58 77 58 84 service.mobilite.transport@cc-macs.org



Grand Dax	20 avenue de la Gare 40100 Dax	Direction générale	05 58 56 39 69 mnougue@grand-dax.fr
Seignanx	1526 Avenue de Barrère CS40070 40390 SAINT MARTIN DE SEIGNANX	Direction générale	05 59 56 99 01 ads@cc-seignanx.fr
CCPOA	156 route de Mahoumic 40300 PEYREHORADE	Pôle Aménagement du Territoire	05 58 73 60 03 y.bassier@orthe-arrigans.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région NA	200 053 759 00 11	FR76 200 053 759
Etat	130 010 457 00013	
SMPBA	256 401 605 000 17	FR 65 256 401 605 000 17
MACS	244 000 865 00091	
Grand Dax	24400067500110	FR3J244000675
Seignanx	24400065900015	FR 25244000659
CCPOA	200 069 417 00067	
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737



6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs 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 schéma directeur, au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 24 mois minimum 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 24 mois à compter de la mise en service des installations financées au titre de la présente convention Phase 1, selon le calendrier indiqué en Annexe 2 « Eléments de calendrier » la convention de Financement.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

En complément de l'article 7 des Conditions Générales, SNCF Réseau ne supporte pas seul les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus.

A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la présente convention. 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 financées se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, l'ensemble des co-financeurs, après avoir été informés lors d'un comité de pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts dues aux évolutions des indices ou les ajustements du projet permettant de rester dans l'enveloppe financière initialement prévue font l'objet d'un avenant à la convention de financement dans les 6 mois suivant le Comité de Pilotage. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la seule charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

En cas de baisse, les sommes seront répercutées aux Financeurs(s) Public(s), à due concurrence.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la Région Nouvelle Aquitaine

Laurence PARIES, Directrice des Transports Ferroviaires de Voyageurs

Hôtel de Région

14, rue François de Sourdis

33 077 Bordeaux cedex

Tél : 05 57 57 80 62

E-mail : laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr



Pour l'Etat,

DREAL NA / SDIT / DMIF
Cité administrative B55
2, rue Jules Ferry – 33 090 Bordeaux Cedex
05.56.24.82.54
stephane.morançais@developpement-durable.gouv.fr
dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr
sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour le SMPBA :

15 avenue du Maréchal Foch
64100 Bayonne
E-mail : f.duprez@communaute-paysbasque.fr

Pour MACS :

Allée des Camélias
40230 St-Vincent-de-Tyrosse
E-mail : service.mobilite.transport@cc-macs.org

Pour le Grand Dax :

20 avenue de la Gare
40100 Dax
E-mail : mnougue@grand-dax.fr

Pour la CCPOA :

156 route de Mahoumic
40300 PEYREHORADE
E-mail : y.bassier@orthe-arrigans.fr

Pour le Seignanx :

1526 Avenue de Barrère CS40070
40390 SAINT MARTIN DE SEIGNANX
E-mail : dgs@cc-seignanx.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Pedro De Pinho –Pôle Contrôle Financier Territorial
Immeuble Le Spinnaker
17 rue Cabanac – CS 61926
33081 Bordeaux cedex
Tél : 05 24 73 68 51
E-mail : pedro.depinho@reseau.sncf.fr



Fait, en 8 exemplaires originaux,

<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2024 Pour la Région Nouvelle Aquitaine</p> <p>Alain ROUSSET Président</p>	<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2024 Pour l'Etat</p> <p>Etienne GUYOT Préfet de la région Nouvelle- Aquitaine</p>	<p>A Bayonne, le ... / ... / 2024 Pour le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour</p> <p>Jean-François IRIGOYEN Président</p>
<p>A Dax, le ... / ... / 2024 Pour Grand Dax Agglomération</p> <p>Président</p>	<p>A XXXx, le ... / ... / 2024 Pour la Communauté de Commune Marenne Adour Côté Sud</p> <p>Président</p>	<p>A XXXXX, le ... / ... / 2024 Pour la Communauté de Commune Pays d'Orthe et Arrigans</p>
<p>A XXX, le ... / ... / 2024 Pour la Communauté de Communes Le Seignanx</p> <p>XXX Président</p>	<p>A Bordeaux, le ... / ... / 2024 Pour SNCF RÉSEAU</p> <p>Jean Luc GARY Directeur Territorial</p>	



Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais



ANNEXE 2.1 - FICHE OPERATION

« Schéma Directeur du Service Express Régional Métropolitain Basco-Landais »

Le présent document ¹ est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Intitulé de l'opération : Schéma Directeur du Service Express Régional Métropolitain Basco-Landais (SERM BL)

Éléments de gouvernance :

Le comité technique se réunira en tant que de besoin et à minima aux étapes suivantes :

- réunion de lancement sur les données d'entrée à prendre en compte et partagées entre partenaires ;
- réunion de restitution de l'étude d'exploitation à horizon 2027 ;
- réunion de restitution de l'étude d'exploitation à horizon 2032 ;
- réunion de restitution de l'étude exploratoire d'exploitation pour l'horizon cible (au-delà de 2032) ;
- réunion de restitution globale, incluant la restitution des études exploratoires des aménagements d'infrastructure du RFN préconisés pour l'horizon 2032 ;
- réunion de présentation des résultats de l'étude aux partenaires du RER BL.

Le comité de pilotage se réunira à minima aux étapes clés suivantes :

- au lancement des études ;
- à l'issue de l'étude d'exploitation et de robustesse de l'horizon 2032 (étape 2-phase 1), afin de faire un point d'arrêt et valider le programme des aménagements d'infrastructures à étudier au niveau faisabilité (objet de l'étape 2-phase 2) ;
- à la fin des études pour valider le rendu du schéma directeur.



Contexte :

Sur la base des lignes ferroviaires existantes (section Dax / Hendaye de la ligne Bordeaux / Hendaye, ligne Bayonne / Puyoô, ligne Bayonne / Saint-Jean Pied-de-Port), l'objectif est d'atteindre une **fréquence-cible à la demi-heure**, desservant l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain (**desserte omnibus**), sur les 3 axes ferroviaires de l'étoile bayonnaise.

Pour évoluer vers une offre SERM, de nouvelles circulations seront créées pour densifier :

- les heures creuses, afin de proposer **au moins un train toutes les heures de la journée**, dans toutes les haltes, et garantir une continuité de service ;
- les soirées et tôt le matin, afin d'élargir les amplitudes journalières **de 6h à minuit** et ainsi répondre à une plus grande diversité de motifs de déplacements (loisirs, tourisme, professions à horaires décalés...) ;
- **les périodes estivales et les week-ends**, particulièrement fréquentées dans ce secteur à affluence touristique et qui engrangent des pics d'occupation à bord des trains, au détriment des usagers réalisant des déplacements domicile-travail ;
- **les heures de pointe élargies, au moins de 6h à 9h30 et de 16h à 20h**, pour répondre aux pics de trafics générés par les déplacements domicile-travail / domicile-études, avec une **fréquence à la demi-heure systématique** dans toutes les gares et haltes du périmètre français du SERM.

L'offre ferroviaire du SERM viendra s'inscrire **en complémentarité des services ferroviaires de plus longues distances** : les trains régionaux Bordeaux-Dax-Hendaye semi-directs, les TET Bayonne-Pau-Toulouse, les TaGV Paris-Hendaye, les trains de nuit Tarbes-Paris via Bayonne, les éventuels trains espagnols (Cercanias, Euskotren, longue distance, ...).

Les développements d'offre du SERM seront également compatibles avec les circulations fret sur cet axe majeur à l'échelle européenne, via la France et l'Espagne.

Le schéma directeur se base sur les scénarios de développement de l'offre définis dans la feuille de route à trois horizons :

- **l'horizon 2027** avec une augmentation d'offres TER et Fret, à infrastructure constante, correspondant à l'horizon du Plan d'Exploitation de Référence (PER) 2026 ;
- **l'horizon 2032** avec une augmentation d'offres TER et Fret accompagnée d'un développement de la relation transfrontalière, avec modifications et aménagements d'infrastructure, correspondant au Plan Exploitation Emergent (PEE) 2032 ;
- **au-delà de 2032**, la vision cible.

La trajectoire prévisionnelle d'évolution de l'offre du SERM aux différents horizons est présentée à titre indicatif dans le tableau ci-dessous, ayant servi à la définition de la feuille de route du SERM. Cette évolution prévisionnelle sera à confirmer par les partenaires au début du schéma directeur lors de l'expression des besoins constituant une donnée d'entrée structurante des études.

Nbre trains par jour	2024	2025	2027	2032	Horizon cible
Dax-Bayonne-Hendaye (y compris circulations Bordeaux-Hendaye semi-directs)	28	33	48	64	Fréquence continue aux 30 min entre Dax et San Sebastián
Bayonne-Puyoô	10	10	12 à 16	24	Fréquence aux 30 min en heure de pointe entre Bayonne et Puyoô et à l'heure en heure creuse
Bayonne-St Jean-Pied-de-Port	14	14	16 à 20	32 (Cambo) 20 (SJPP)	Fréquence aux 30 min en heure de pointe entre Bayonne et Cambo et à l'heure entre Bayonne et SJPP



Ces ambitions de niveaux de service sont issues d'une étude sur la desserte ferroviaire à vocation périurbaine de l'étoile de Bayonne, cofinancée par la Région Nouvelle Aquitaine et le SMPBA et confiée au cabinet EGIS, accompagnée d'une étude d'optimisation de l'exploitation par la Région Nouvelle Aquitaine en 2023 (confiée au cabinet SMA).

Pour information, dans le cadre fixé par le contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat sur la maintenance et l'entretien du Réseau Ferré National, SNCF Réseau assure les missions de maintenance et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'augmentation de trafic prévu à la feuille de route du RERBL, les aménagements d'infrastructure à réaliser pourraient modifier les actifs ferroviaires à maintenir et conduire à un différentiel de niveau de maintenance.

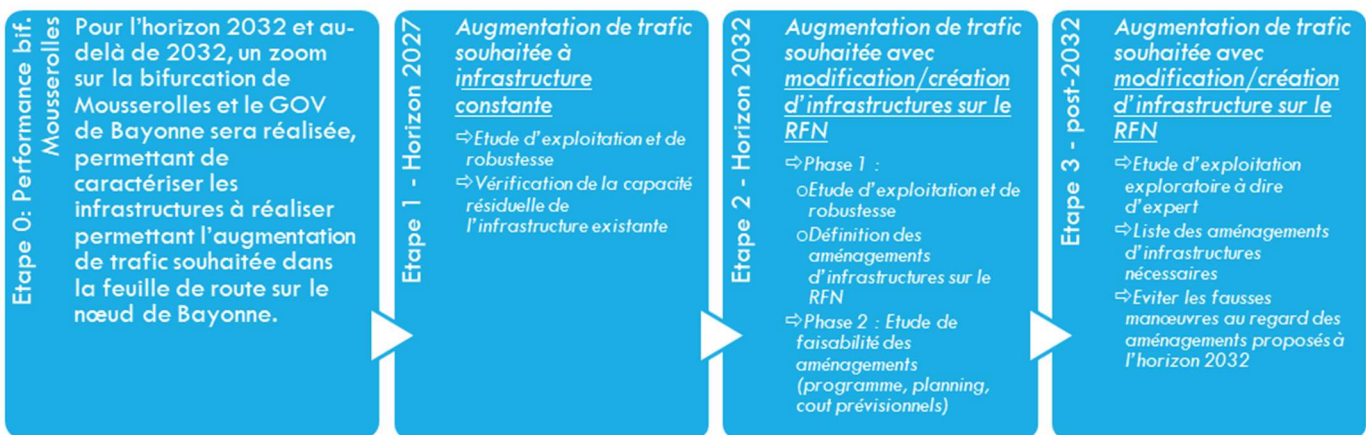
Périmètre du SD SERM BL :

Le périmètre du schéma directeur s'étend sur les 3 axes ferroviaires de l'étoile de Bayonne et plus précisément sur :

- l'axe littoral, de Dax à Hendaye (limite de frontière) pour la partie française, et de Hendaye (limite de frontière) jusqu'à Irun et San Sebastián pour la partie espagnole ;
- l'axe Adour, de Bayonne à Puyoô ;
- l'axe Nive, de Bayonne à Saint Jean Pied de Port ;
- les attaches aux nœuds de correspondance encadrants que sont Bordeaux et Toulouse seront considérées dans le cadre du schéma directeur, en cohérence avec les Plan Exploitation de Référence (PER) et Plan d'Exploitation Emergent (PEE) aux horizons considérés.

Le schéma directeur s'articule en 4 étapes (correspondants aux 3 horizons temporels de la feuille de route) :

- étape 0 : pour l'horizon 2032 et au-delà de 2032, un zoom sur la bifurcation de Mousserolles et le graphique d'occupation des voies (GOV) de Bayonne sera réalisé, permettant de caractériser les infrastructures nécessaires à l'augmentation de trafic souhaitée dans la feuille de route sur le nœud de Bayonne ;
- étape 1 : pour l'horizon 2027, avec l'augmentation de l'offre TER et Fret, à infrastructure constante, par la réalisation d'une étude d'exploitation et robustesse ;
- étape 2 : pour l'horizon 2032, avec l'augmentation de l'offre TER et Fret, accompagnée d'un développement de la relation transfrontalière, intégrant des modifications de l'infrastructure ferroviaire, par la réalisation, dans un premier temps, d'une étude d'exploitation et de robustesse, permettant de définir les aménagements ferroviaires à mettre en œuvre (phase 1); puis, dans un deuxième temps, la réalisation d'études de faisabilité sur tout ou partie de ces mêmes aménagements permettant de préciser un programme, un calendrier et une enveloppe prévisionnels (phase 2) ;
- étape 3 : pour l'horizon au-delà de 2032, vision cible, avec l'augmentation de l'offre TER et Fret, intégrant des modifications de l'infrastructure par la réalisation d'une étude exploratoire d'exploitation, engendrant une liste d'aménagements à réaliser.



Les opérations connexes suivantes seront intégrées comme données d'entrée à la présente étude :

- l'opération « Complexe ferroviaire d'Hendaye » inscrite au CPER 2023-2027 en cours d'étude sous Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseau (calendrier prévisionnel : rendu AVP au premier semestre 2024 et lancement du PRO à l'automne 2024 pour une livraison prévue à échéance 2028) est considérée, comme non réalisée à l'horizon 2027, et comme réalisée à l'horizon 2032 et au-delà ;
- le technicentre à Hendaye est considéré comme non réalisé à l'horizon 2027, et comme réalisé à l'horizon 2032 et au-delà.

Les résultats de l'étude d'exploitation menée dans le cadre du schéma directeur permettront de préciser le dimensionnement de l'accès du RFN depuis/vers le futur technicentre d'Hendaye ;

- le projet d'extension de la plateforme multimodale du Centre Européen Fret de Mouguerre sous Maitrise d'Ouvrage SMPBA.

Contenu du programme du schéma directeur :

étape 0 : zoom sur la bifurcation de Mousserolles et le GOV de Bayonne pour les horizons 2032 et au-delà de 2032

Cette étape est un focus sur le nœud de Bayonne et la gare de Bayonne, qui relie l'ensemble des 3 axes littoral, Nive et Adour en un seul point de réseau ferroviaire : la bifurcation de Mousserolles. Ce point particulier du schéma directeur consiste à réaliser une analyse fonctionnelle et les limites d'exploitation opérationnelles actuelles du nœud de Bayonne. Pour rappel, le « goulot » capacitaire de la bifurcation de Mousserolles avait déjà été pointé dans les études d'exploitation du Schéma Directeur de l'axe Tours-Hendaye financé au CPER 2015 - 2022 par l'Etat et la Région Nouvelle Aquitaine et réalisé en 2020, dans le cadre d'une augmentation de trafic prévue sur la même zone.

Les aménagements préconisés à la bifurcation de Mousserolles feront l'objet d'une étude de faisabilité.

- Etablissement du Graphique d'Occupation des Voies (GOV) de Bayonne (hors voie de service) sous logiciel Denfert (en intégrant les études SMA réalisées pour la Région)
- Diagnostic de la performance de la proposition d'aménagement (communication ajoutée) par SMA
- Analyse fonctionnelle du plan de voies sur le périmètre concerné en fonction des données d'entrée de trafic prises en hypothèses
- Prise en compte des projets service et infra sur le secteur en fonction des données d'entrée de trafic prise en hypothèses
- Analyse de la saturation avec Strata ©, outil d'évaluation de la saturation des nœuds ferroviaires
- Proposition d'aménagement alternative, le cas échéant

Rendu de l'étape 0, horizon 2032 et au-delà de 2032 :

- **Définition des aménagements d'infrastructure du RFN sur le nœud de Bayonne (y compris gare) préconisés à l'horizon 2032 et au-delà de 2032**



étape 1 : horizon 2027 - augmentation de l'offre TER à infrastructure constante

Afin de vérifier la possibilité, à infrastructure constante à l'horizon 2027, de faire face aux besoins d'augmentation de trafic, inscrite à la feuille de route, , il s'agit de :

- vérifier la compatibilité entre les ambitions à court terme du SERM Basco Landais avec les hypothèses du plan d'exploitation (Voyageurs -toutes activités GL, IC, TER SERM, TER - et Fret) et la capacité de l'infrastructure existante ;
- vérifier la robustesse d'exploitation du SERM-BL à l'appui d'une étude d'exploitation accompagnée de tests de robustesse en simulation dynamique du scénario court terme, en intégrant les mouvements techniques aux extrémités du périmètre SERM et au sein de l'étoile de Bayonne ;
- préciser la limite de capacité de l'infrastructure existante à date pour connaître jusqu'à combien de circulations supplémentaires (selon le PER pris en hypothèse) il est envisageable pour renforcer le niveau d'offre sur le SERM, et ce, dans un système robuste ;
- d'identifier les conflits potentiels d'exploitation en ligne ou en gare (étude du GOV de Bayonne hors voies de service, et Dax et Bif de Mousserolles) avec des propositions de résolution.

Pour répondre à ces objectifs, le prestataire modélisera sous Denfert l'infrastructure de référence et le plan de transport de référence d'un JOB sur SA 2024. Cette base servira d'étalon à l'évaluation de la performance d'exploitation des projets d'offre 2027, 2032 et au-delà de 2032.

A partir de l'expression de besoins de la Région et des différents transporteurs attendus à cet horizon et des études horaires réalisées par la Région, SNCF Réseau vérifiera et proposera le cas échéant une adaptation du plan d'exploitation de référence et du plan de transport de l'offre régionale.

Un cahier des hypothèses co-rédigé avec le client incluant l'expression de besoins de la Région sera établi avant le démarrage des études. SNCF Réseau fournira les hypothèses d'évolution de trafic des autres demandeurs et la Région avec l'appui de SNCF Réseau appui précisera son besoin dans ce cahier des hypothèses.

SNCF fournira une trame 2h actualisée du plan d'exploitation de référence ainsi qu'une trame 24 h sur le périmètre d'études. Le GOV de Bayonne et le roulement MR de la Région feront parties des livrables de cette phase d'études.

Le plan de transport fera l'objet d'une analyse de performance appuyée sur les directives de l'AR01424 (Robustesse des services ferroviaires – application aux graphiques de circulation).

Après précision sur les besoins supplémentaires (type de trains (caractéristiques techniques), axe et heure de la journée), SNCF éclairera à dire d'expert la Région sur la capacité résiduelle de l'infrastructure et sa robustesse.

Rendu de l'étape 1, horizon 2027 :

- **Notice intégrant les exports de l'étude d'exploitation et de robustesse en simulation dynamique**
- **Présentation aux partenaires pour statuer sur la faisabilité des ambitions de l'horizon 2027, horizon à court terme**

étape 2 : horizon 2032 Augmentation de l'offre TER et Fret, accompagnée d'un développement de la relation transfrontalière, avec modifications de l'infrastructure

Pour l'horizon 2032, et en réponse aux ambitions de mobilité inscrites à la feuille de route du REBL, deux phases sont prévues :

- une première phase (phase 1) correspondant à la réalisation d'une étude de l'exploitation et de la robustesse pour identifier les modifications et aménagements d'infrastructures à réaliser en fonction de l'offre de service souhaitée ;
- puis une deuxième phase (phase 2) correspondant à la réalisation d'études de faisabilité de chacun des aménagements définis à l'issue de la première phase.

Les ambitions d'augmentation de trafic du RERBL à l'horizon moyen terme (2032) comprennent une solution de base, en prenant en compte un terminus à Irun ; et une variante comprenant un terminus à San Sébastian (Espagne).



- Phase 1 – Réalisation d'une étude d'exploitation et de robustesse sur l'ensemble du périmètre à horizon 2032 et ses 2 variantes associées, à partir des données d'entrée transmises et partagées entre partenaires (y compris données sur les infrastructures en Espagne d'Hendaye à Irun, gare d'Irun incluse). Ce scénario comprend les différentes tâches/études suivantes :

- assurer la compatibilité des ambitions long-terme du RER Basco Landais avec les hypothèses du plan d'exploitation émergent (Voyageurs et Fret) ;
- définition d'une grille 2 h et d'une grille 24 h avec du matériel roulant interopérable :
 - o solution de base : terminus Irun,
 - o variante : en prenant en compte les O/D jusqu'à San Sebastián, sans rupture de charge ;
- identification des conflits d'exploitation en ligne ou en gare (hors zoom sur Bayonne), proposition de traitement ;
- définition des aménagements d'infrastructure du RFN à réaliser entre Dax et Irun entre Bayonne et Saint Jean Pied de Port et entre Puyoô et Bayonne pour répondre aux besoins du scénario et permettre une augmentation de l'offre à horizon 2032 (notamment points de croisement supplémentaires, modernisation de block existant, commande de futur block automatique, relèvement de vitesse, doublement de voie, aménagements bifurcation de Mousserolles, etc).

En lien avec les partenaires espagnols et en fonction des données transmises et partagées par les partenaires, l'articulation des aménagement envisagés du RFN sur l'axe littoral entre Dax et Hendaye avec la section de ligne espagnole sera vérifiée avec terminus San Sebastián ;

- établissement d'un avis exploitation sur le scénario produit (identification des conflits potentiels d'exploitation en ligne ou en gare dont Bayonne) ;
- en fonction des conflits identifiés en ligne ou en gare, il pourra être nécessaire de modifier les horaires ou de proposer des aménagements différents ou complémentaires ;
- étude de robustesse (injection de retard dans les grilles et/ou autres méthodes) ;
- étude des roulements du matériel roulant, et dimensionnement en infrastructures des lieux de remisage/garage du RFN (excepté le technicentre d'Hendaye) :
 - o vérification des conclusions de l'étude exploratoire SMA concernant les besoins de garage (identification du nombre de rames par site) et proposition de solutions alternatives si besoin,
 - o l'étude SMA, avec les hypothèses d'entrée de l'époque, n'a pas identifié de besoin spécifique lié au SERM BL en France, excepté sur le site d'Hendaye où le projet de technicentre à Hendaye doit intégrer des besoins de garage supplémentaires liés à l'accroissement de la taille du parc du matériel roulant. Les installations nécessaires à l'entretien et la maintenance du matériel roulant sur le site d'Hendaye seront donc étudiées dans le cadre de l'opération spécifique du Technicentre d'Hendaye, et en conséquence ne font pas partie du périmètre du présent schéma directeur. Les résultats de l'étude d'exploitation menée dans le cadre du schéma directeur permettront de préciser le dimensionnement de l'accès du RFN depuis/vers le futur technicentre d'Hendaye,
 - o l'étude d'exploitation du schéma directeur prendra en compte les conclusions de l'étude de dimensionnement du Technicentre d'Hendaye demandée par la Région au Pôle Client Service de la SNCF Réseau, intégrant les circulations résultantes de cette étude en entrées/sorties du technicentre d'Hendaye, dont les volumes en sillons seront intégrés aux données d'entrée de l'étude d'exploitation pour dimensionner les aménagements d'accès du RFN depuis/vers le technicentre d'Hendaye.

Un cahier des hypothèses sera co-écrit entre les partenaires et validé avant le démarrage de l'étude.

Rendu de la phase 1, étude d'exploitation et de robustesse de l'horizon 2032 :

- schéma fonctionnel des aménagements d'infrastructures préconisés sur le RFN ;
- graphiques d'exploitation avec grille 24 h ;
- résultats des tests de robustesse ;



- GOV par gare intégrant les modifications d'infrastructure possibles : augmentation des vitesses en entrée/sortie de gare, simplification de l'exploitation, etc ;
- capacités de remisage par site existant et aménagement à réaliser le cas échéant, hormis le site du technicentre d'Hendaye.

A l'issue du rendu de l'étude d'exploitation réalisée en phase 1, un point d'étape sera nécessaire pour valider les aménagements d'infrastructure du RFN à expertiser pour l'horizon 2032.

- **Phase 2 – réalisation d'études de faisabilité sur l'ensemble du périmètre à horizon 2032**

Les études de faisabilité consistent à étudier la faisabilité technique, à dire d'expert, des aménagements d'infrastructures du RFN identifiés à l'issue de la phase 1.

Les études de faisabilité permettent de définir, à dire d'expert, un programme sommaire des grands enjeux techniques de l'aménagement et de l'impact de son insertion sur le RFN. Une estimation et un planning prévisionnels des investissements préconisés sont produits au sein des études d'opportunités dans l'objectif d'éclairer et de qualifier les enjeux financiers et opérationnels. SNCF Réseau prendra en compte dans son analyse les conclusions de l'étude Egis menées sous MOA de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les résultats des études d'exploitation menées dans le cadre du SD seront comparés avec les préconisations des aménagements d'infrastructure issues des précédentes études réalisées, ayant abouti à la construction de la feuille de route du SERM Basco-Landais.

✓

A l'issue des études d'exploitation et dès lors que le volume et la typologie des aménagements à lancer en études de faisabilité seront validés en COPIL, le contenu et l'enveloppe à consacrer aux études de faisabilité seront réévalués.

Rendu de la phase 2, étude de faisabilité par aménagements préconisés sur le RFN à l'horizon 2032 :

- programme sommaire des aménagements d'infrastructure préconisés sur le RFN à l'horizon 2032 et impact de son insertion sur le RFN ;
- calendrier prévisionnel des études et travaux des aménagements ;
- enveloppe du coût prévisionnel à dire d'expert (niveau de précision étude de faisabilité) des aménagements

Rendu global de l'étape 2, horizon 2032 :

- **Notice globale intégrant les phases 1 et 2 de l'étape 2, et notamment :**
 - o **Les graphiques d'exploitation à l'horizon 2032**
 - o **Les aménagements d'infrastructures nécessaires sur le RFN pour répondre au développement de trafic, avec schéma fonctionnel, programme sommaire, calendrier prévisionnel et enveloppe de coût prévisionnel**
 - o **Les GOV des gares existantes et aménagements en gare à réaliser**
- **Programmation et priorisation en fonction des développements d'offre envisagés par les partenaires sur les 3 axes**

étape 3 : horizon cible au-delà de 2032 : augmentations des offres TER et Fret, accompagnée d'un développement de la relation transfrontalière avec modification d'infrastructure

Pour l'horizon au-delà de 2032, ou horizon cible, à partir des données d'entrée transmises et partagées entre partenaires (voir point suivant sur les données d'entrée), il est proposé une étude exploratoire d'exploitation à dire d'expert sur l'augmentation cible de la fréquence (aux 30 min en pointe) sur les 3 axes du périmètre d'étude, avec définition des zones potentielles de tension, et des besoins d'augmentation de la capacité d'infrastructure et identification des potentielles fausses manœuvres.

Dans cette perspective, une articulation avec les partenaires, y compris côté espagnol, sera recherchée en vue d'intégrer les différents besoins et projets connexes pour aboutir à un schéma de service transfrontalier ; et ce, à partir des données d'entrée transmises et partagées par les partenaires.

Cette étude ne comprend pas de test de robustesse.

**Rendu de l'étape 3, horizon au-delà de 2032 :**

- **Réticulaire de principe**
- **Liste des aménagements d'infrastructure du RFN préconisés à l'horizon au-delà de 2032**

Délai prévisionnel de réalisation :

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude de faisabilité du Schéma Directeur du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Basco Landais est de 16 mois à compter du certificat d'engagement de l'étude de SNCF Réseau.

Les délais prévisionnels de chaque étape du schéma directeur sont les suivantes :

- pour l'étape 0, analyse fonctionnelle du nœud de Bayonne : 2,5 mois à compter du lancement de l'étude ;
- pour l'étape 1, horizon 2027 : 5 mois à compter de la validation de l'étape 0 ;
- pour l'étape 2, horizon 2032 :
 - o phase 1 : 8 mois : à compter de la validation de l'étape 0 et en parallèle de l'étape 1,
 - o phase 2 : débutera dès lors que le volume et la typologie des aménagements à lancer en études de faisabilité seront validés en COPIL ;
- pour l'étape 3, horizon au-delà de 2032 : 4 mois, à compter la fin de la phase 1 de l'étape 2, afin d'éviter d'étudier des investissements frustratoires (fausses manœuvres).

Le suivi technique sera organisé de la manière suivante :

- réunion de lancement sur les données d'entrée à prendre en compte et partagées entre partenaires ;
- réunion de restitution de l'étude d'exploitation à horizon 2027 ;
- réunion de restitution de l'étude d'exploitation à horizon 2032 ;
- réunion de restitution de l'étude exploratoire d'exploitation pour l'horizon cible (au-delà de 2032) ;
- réunion de restitution globale, incluant la restitution des études exploratoires des aménagements d'infrastructure du RFN préconisés pour l'horizon 2032 ;
- réunion de présentation des résultats de l'étude aux partenaires du RER BL.

A l'issue de l'étape 2 phase 1, une validation formelle en COPIL des aménagements d'infrastructure du RFN préconisés à l'horizon 2032 et à étudier en études de faisabilité, sera nécessaire.

Indices d'actualisation des prix :

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses suivantes de l'évolution de l'indice d'ingénierie (ING) : de 2,5% en 2024, 2,3% en 2025, puis 2,2% par an à compter de 2026

Considérant un planning d'étude étalé entre septembre et décembre 2023, l'actualisation est faite sur les bases suivantes :

Base € constants : 575 000 € HT aux CE 03/2024

Bilan en euros courants : 600 000 € courants HT

Éléments financiers :

Le Coût Estimatif du Schéma Directeur du SERM BL est évalué à 575 000 € HT aux conditions économiques de 03/2024, soit 600 000 € courants HT et se décompose de la façon suivante :



En € hors taxes aux conditions économiques de 03/2024	Schéma Directeur SERM BL
Etape 0	45 500
Etape 1	62 300
Etape 2 – Phase 1	144 000
Etape 2 – Phase 2	263 500
Etape 3	43 000
MOA	16 700
TOTAL	575 000
Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en Euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	30/06/2026
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	ING
Dernier(s) indice(s) - connu(s) : 06/2024	132,5
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	
<ul style="list-style-type: none"> Taux d'indexation de l'ING, de 2,5% en 2024, de 2,3% en 2025, et 2,2% par an à compter de 2026 	

Schéma directeur SERM-BL	Coût estimatif (En € courants HT)
Etape 0	47 500
Etape 1	65 000
Etape 2 – Phase 1	150 000
Etape 2 – Phase 2	265 000
Etape 3	45 000
Frais de MOA	17 500
Total	600 000

Le montant estimatif de l'étape 2 - phase 2 a été déterminé sur la base de la liste des aménagements d'infrastructure du RFN identifiés à l'horizon 2032 dans le cadre de l'étude menée par Egis sous MOA de la région Nouvelle-Aquitaine. Ce montant pourra être amené à évoluer en fonction des conclusions des études d'exploitation à l'horizon 2032 (Etape 2 – Phase 1) définissant les aménagements préconisés pour le RFN, et des orientations prises (programmation - voire priorisation - souhaitées). Dans ce cas, un avenant à la convention de financement sera nécessairement initié.

DONNEES D'ENTREE :

Le recueil des données d'entrées est une étape primordiale pour répondre le plus précisément possible aux ambitions de développement de trafic. A ce titre, voici une liste non exhaustive des éléments indispensables au lancement des études :

- expression de besoin des partenaires dans le cadre du RER-BL, à partir du document cadre SNCF Réseau : le cahier des hypothèses ;
- PER 2026/2027, PEE 2032, et hypothèses d'évolution associées ;
- tableurs Excel horairisés des grilles d'exploitation aux différents horizons ;
- caractéristiques des matériels roulants par horizon, par axe, et compositions associées ;
- lieux de remisage, garage, et maintenance légère par horizon, et horaires et volume par compositions ;
- gabarit Fret souhaité ;
- articulation avec les mises en service des projets d'ouverture des haltes sur les axes (Bidart, Lahonce, Tarnos) – opérations sous MOA de SNCF Gares & Connexions ;
- étude de déploiement du SERM Basco-landais réalisée par SMA : étude d'exploitation exploratoire ayant permis de préconiser les besoins de roulements, les lieux de remisage et les besoins de garage



ANNEXE 2.2 - Calcul des taux de participation au sein de la part du bloc local

	Nbre d'habitants (INSEE 2021)		Nbre d'emplois (INSEE 2021)		Montant redevance gare		Nbre de haltes		Linéaire de voies (km)		Total	TAUX
Pondération du critère	3		3		3		1		1			
SMPBA*	346 814	22,97%	145 654	22,83%	276,26 €	22,80%	17	23,61%	125	22,64%	7,56	22,92%
MACS	70 269	4,65%	31 860	4,99%	49,71 €	4,10%	5	6,94%	26	4,71%	1,59	4,81%
GRAND DAX	57 582	3,81%	26 683	4,18%	70,30 €	5,80%	1	1,39%	13	2,35%	1,35	4,10%
SEIGNANX	4 361	0,29%	2 398	0,38%	- €	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,06	0,18%
ORTHE-ARRIGANS	24 183	1,60%	6 024	0,94%	7,56 €	0,62%	1	1,39%	20	3,62%	0,44	1,32%
TOTAL	503 209	33,33%	212 619	33,33%	403,83 €	33,33%	24	33,33%	184	33,33%	11,00	33,33%

* nombre d'emplois CAPB + 3 communes du Seignanx adhérentes au syndicat (Ondres, Tarnos, St Martin de Seignanx)

Les taux de participation de chaque partenaire sont calculés par le Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine en prenant en compte les 5 critères suivants :

- Le nombre d'habitants selon le dernier recensement INSEE (2021) sur le territoire de chaque intercommunalité.
- Le nombre d'actifs ayant un emploi selon le dernier recensement INSEE (2021) sur le territoire de chaque intercommunalité.
- Le montant de la redevance gare dû pour la circulation d'un train sur les gares de chaque intercommunalité et défini au Document de Référence des Gares (DRG) 2024, produit par SNCF Gares & Connexions.
- Le nombre de gares et haltes situés sur le périmètre de chaque intercommunalité.
- Le linéaire de voies situé sur chaque intercommunalité.
- Des pondérations sont appliquées pour chaque critère :
 - 3 pour le nombre d'habitants, le nombre d'emplois et le montant de la redevance gares
 - 1 pour le nombre de haltes et le linéaire de voies.

Une moyenne des taux correspondant à chaque critère est ensuite calculée pour donner le taux de participation de chaque partenaire.

En cas de révision ultérieure de la convention, ces taux pourront être mis à jour avec les nouvelles données disponibles à date pour chacun des critères (nouvelles données INSEE, nouveau DRG, évolution de la trame de points d'arrêt).



Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds
et
Modèle d'état récapitulatif des dépenses



Le calendrier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	2024	2025			2026	
Besoin en financement du SD SERM BL : 600 K€ courants HT	Décembre	Avril	Juin	Novembre	Février	Juin
Avancement	20%	20%	20%	20%	15%	5%
Etat						
Région Nouvelle Aquitaine						
SMPBA						
MACS						
GRAND DAX						
SEIGNANX						
ORTHE-ARRIGANS						
Montants en euros courants HT	120 000	120 000	120 000	120 000	90 000	30 000
Cumul Phase	20%	40%	60%	80%	95%	100%
Montant cumulés en euros courants HT	120 000	240 000	360 000	480 000	570 000	600 000

Le 1^{er} appel de fonds est appelé à 20% auprès de chacun des financeurs à la notification de la signature de la convention de financement

Le montant du dernier appel de fonds (solde) sera ajusté en fonction du montant du décompte général et définitif.



Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

Exemple de principe

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

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics



SOMMAIRE

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



PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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



ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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



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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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



ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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



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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

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



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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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



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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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



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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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



ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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



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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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