



Nombre de membres élus au Bureau : 55	Membres en fonction : 55	Membres présents : 42	Absent(s) excusé(s) : 9	Absent(s) : 4	Pouvoir(s) : 2
---------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------	---------------	----------------

Date de convocation : 29 octobre 2024

Vote(s) pour : 44  
Vote(s) contre : 0  
Abstention(s) : 0

## **EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU**

**Séance du Lundi 4 novembre 2024,**

Sous la présidence de Monsieur François GROSDIDIER, Président de Metz Métropole, Maire de Metz, Membre Honoraire du Parlement.

Secrétaire de séance : Pascal GAUTHIER.

Point n°2024-11-04-BD-23 :

**Versement d'une subvention à SNCF Réseau pour la réalisation des études préliminaires portant sur la remise à niveau de la ligne ferroviaire Woippy - Hauconcourt, dite ' Voie mère de Woippy '.**

Rapporteur : Monsieur Thierry HORY

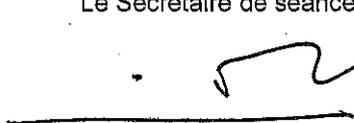
Le Bureau,  
Les Commissions entendues,

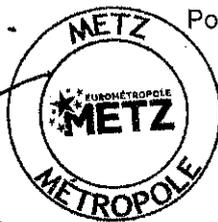
VU le Code Général des Collectivités Territoriales,  
VU la délibération du Conseil métropolitain du 15 juillet 2020 portant délégation du Conseil au Bureau,  
Vu le Budget Primitif 2024,  
CONSIDERANT le mauvais état de la ligne ferroviaire capillaire fret Woippy – Hauconcourt, dite voie Mère de Woippy, qui a conduit à sa fermeture le 15 mai 2024,  
CONSIDERANT l'intérêt d'examiner les conditions techniques et financières de remise en état de cette ligne afin de favoriser le développement de la part modale du fret ferroviaire et de contribuer à l'allègement du trafic poids lourds sur l'A31,  
CONSIDERANT l'intérêt pour Metz Métropole de disposer sur son territoire de zones susceptibles d'accueillir des activités économiques, dont la logistique serait organisée majoritairement autour du fer et de la voie d'eau,

DECIDE de contribuer au financement des études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne Woippy-Hauconcourt, dite « Voie mère de Woippy »,  
DECIDE d'accorder une subvention d'investissement d'un montant de 27 240 € à SNCF Réseau pour la réalisation de ces études,  
AUTORISE le paiement des appels de fonds, dont le montant total s'élève à 27 240 €, et qui interviendront à partir de juin 2025,  
AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à procéder à la signature des documents nécessaires à l'attribution et au versement de cette subvention.

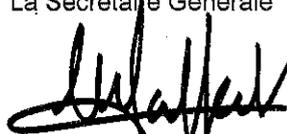
Metz, le 5 novembre 2024

Le Secrétaire de séance

  
Pascal GAUTHIER  
Directeur Général des Services



Pour extrait conforme  
Pour le Président et par délégation  
La Secrétaire Générale

  
Marjorie MAFFERT-PELLAT



Groupement ferroviaire  
du Malambas

# Convention

relative au financement des études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne 180 611 Woippy – Hauconcourt, dite « Voie mère de Woippy »

## Conditions particulières

GEREMI - compte F à créer

ARCOLE

GCF

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'Etat, représenté par Madame la Préfète de Région Grand Est ;

Ci-après désigné « L'Etat »

La **Région Grand Est**, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Franck LEROY agissant en vertu de la délibération n° 24CP-1436 du 15 novembre 2024 de la commission permanente du Conseil Régional,

Ci-après désigné « **La Région Grand Est** »

Le **Département de la Moselle**, représenté par le Président du Département de la Moselle Monsieur Patrick WEITEN agissant en vertu de la délibération de la Commission Permanente du 14 octobre 2024

Ci-après désignée « **Le Département de la Moselle** »

**Metz Métropole**, représentée par le Président de Metz Métropole, François GROSDIDIER, agissant en vertu de la décision du bureau en date du 04 novembre 2024

Ci-après désignée « **Eurométropole de Metz** »

La **Communauté de Communes Rives de Moselle**, représentée par son Président Julien FREYBURGER en vertu de la délibération n° du 28 novembre 2024

Ci-après désignée « **Communauté de Communes Rives de Moselle** »

Le **Groupement ferroviaire du Malambas**, Groupement d'Intérêts Économiques, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Metz sous le N°TI 452294911, domicilié au lot industriel Malambas, SPRLR, 7 route de l'ancienne raffinerie, 57280 Hauconcourt, représenté par Michel RODE, administrateur

Ci-après désignée « **Groupement ferroviaire du Malambas** » ou GFM

et

**SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Eve SILBERSTEIN, Directrice territoriale Grand Est, dument habilitée à cet effet

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

L'Etat, la Région Grand Est, SNCF Réseau, le Département de la Moselle, l'Eurométropole de Metz, la Communauté de Communes Rives de Moselle et le Groupement ferroviaire du Malambas étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

**VU :**

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- la décision n° 24CP-1436 du 15 novembre 2024 de la commission permanente du Conseil Régional approuvant la convention de financement relative à la convention de financement relative aux études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne Woippy – Hauconcourt et autorisant son président à la signer,
- La décision de la Commission Permanente du Conseil Départemental de Moselle du 14 octobre 2024, approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne Woippy – Hauconcourt et autorisant son président à la signer,
- la décision n°            du Bureau Métropolitain de l'Eurométropole de Metz du 04 novembre 2024, approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne Woippy – Hauconcourt et autorisant son président à la signer,
- la décision n°            du Conseil Communautaire de la Communauté de communes Rives de Moselle du 28 novembre 2024 approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires portant sur les besoins de remise à niveau de la ligne Woippy – Hauconcourt et autorisant son président à la signer.

## SOMMAIRE

---

ARTICLE 1.	OBJET .....	5
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE .....	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES.....	6
3.1	PERIMETRE DES ETUDES .....	6
3.2	OBJECTIF DES ETUDES .....	6
3.3	CONTENU DES ETUDES .....	6
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	7
ARTICLE 5.	MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION.....	7
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DES ETUDES .....	8
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	8
6.1.1	<b>Coût des études aux conditions économiques de référence .....</b>	<b>8</b>
6.1.2	<b>Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation..</b>	<b>8</b>
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
6.3	GESTION DES ECARTS .....	9
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	9
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	9
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	9
7.3	DELAIS DE CADUCITE .....	9
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS .....	10

### ANNEXES

Annexe 1 : Conditions générales

Annexe 2 : Caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalité, délais

Annexe 3 : Calendrier révisable des appels de fonds, domiciliation de la facturation, modèle de relevé des dépenses comptabilisées

Annexe 4 : Moyens et calendriers des événements de communication

Annexe 5 : Conditions générales privées

## IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

---

La ligne 180 611 Woippy – Hauconcourt, dite « Voie-Mère de Woippy », est une voie unique électrifiée de 8,392 km située en Moselle. Elle était circulée à 40 km / h, apte à la charge D, et classée « matières dangereuses ».

2 Installations Terminales Embranchées sont raccordées à la ligne :

- EDF (pk 3,675) sur la zone d'activité de la Maxe : cette ITE ne génère actuellement aucun trafic ; la convention de raccordement a été résiliée et le propriétaire envisage une évolution de l'activité sur la parcelle ;

- Groupement Ferroviaire du Malambas – GFM (pk 8,390) : près de 160 000 tonnes circulaient par an ; le trafic était généré par Hauconcourt Enrobés principalement ainsi que la Raffinerie Midi – Lorraine (SPLRL). Lorca, coopérative agricole et membre du Groupement, est utilisatrice potentielle de la ligne.

Le mauvais état de la ligne identifié dès 2020 faisait porter un risque d'interdiction de circulation à partir de 2023. Les négociations menées depuis entre partenaires publics et privés concernés n'ayant pas permis de financer des travaux de remise en état, la ligne a continué à se dégrader et SNCF Réseau a finalement été contraint pour des raisons de sécurité de fermer la ligne à la circulation le 15 mai 2024.

Le préfet de Moselle a réuni l'ensemble des acteurs en comité de ligne. La Région, le Département de Moselle, l'Eurométropole de Metz et la Communauté de Communes Rives de Moselle se sont déclarés intéressés pour contribuer à la réouverture de la ligne au profit des utilisateurs actuels et afin de développer son utilisation avec de nouvelles implantations de chargeurs. Les partenaires publics se placent dans une logique de long terme où le fret ferroviaire redeviendra incontournable pour le développement d'activités économiques sur le territoire. L'Eurométropole de Metz vise une activité économique utilisatrice du ferroviaire sur la zone de La Maxe. La Communauté de Communes Rives de Moselle vise le même objectif sur les autres zones d'activités. L'ensemble des financeurs ont exprimés le besoin d'un horizon visé de réouverture en 2027.

SNCF Réseau a présenté une proposition d'études préliminaires pour initier un projet de remise à niveau de la ligne afin d'identifier les travaux nécessaires à mener.

Le Groupement ferroviaire du Malambas s'est dit intéressé pour relancer un projet de remise en état. Hauconcourt Enrobés souhaite revenir à une solution ferroviaire, la Raffinerie du Midi – Lorraine a besoin de garantie de rétablissement dans un futur proche de la ligne pour maintenir son site et Lorca reste intéressé par le mode ferroviaire.

Ainsi, lors du comité de ligne du 15 mai 2024, il a été validé par l'ensemble des co-financeurs, d'engager des études préliminaires, ayant pour but d'étudier les travaux à mener pour rouvrir la ligne et pérenniser celle-ci.

## IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études à réaliser objet de la présente convention de financement, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

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

## **ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE**

---

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire du réseau ferré national, est maître d'ouvrage des études objet de la présente convention de financement.

## **ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES**

---

Les études préliminaires visent à donner une première approche des besoins de remise à niveau de la voie mère de Woippy.

Ce premier diagnostic, en amont des futures phases études, doit permettre d'apprécier le calendrier, l'enveloppe financière et le programme d'une première Tranche de travaux permettant l'exploitation de la ligne avec des fonctionnalités similaires à celles précédant sa fermeture, vitesse de 40 km/h, charge D, transport de MD, pour une période de 10 ans (Tranche 1).

En complément, ces études doivent permettre également de déterminer un premier éclairage macro d'une seconde Tranche de travaux à réaliser pour prolonger l'exploitation sur une période de 10 ans supplémentaires (Tranche 2).

Cette double approche, avec cette articulation autour de deux phases de travaux permettant chacune d'espérer une pérennité de 10 ans, apparaît adaptée à l'ambition des partenaires. Ceux-ci ont en effet besoin d'une prospective de l'ordre de 20 ans pour adosser des développements économiques. Les études préliminaires répondent également à la nécessité à court terme de reprendre les constituants de la ligne, permettant de lancer les phases d'études suivantes sur la base des premières acquisitions de données.

Une attention particulière sera portée dans l'étude, sur les précautions avant travaux et lors des travaux pour les équipements concernés par le risque de vol et vandalisme.

Enfin l'étude analysera l'impact financier et le planning des travaux nécessaires à la remise en état de la première partie de l'embranchement du site de la Maxe sous forme d'option.

L'hypothèse retenue pour le chiffrage des travaux est **la réalisation en fermeture de ligne.**

### **3.1 Périmètre des études**

Les études préliminaires portent sur le périmètre suivant :

La ligne 180 611 du point kilométrique 0+000 au point kilométrique 8+390, représentant le début de l'embranchement de l'ITE du site industriel du Malambas.

### **3.2 Objectif des études**

Les études préliminaires définiront en première approche, les besoins d'investissement de la ligne avec un coût macro de l'opération ainsi qu'un calendrier informatif des suites à donner à l'opération.

Le détail du programme de l'opération est joint en **Annexe 2.**

### **3.3 Contenu des études**

Les études préliminaires (Tranche 1) comprennent notamment :

- une note de synthèse présentant la situation actuelle (description du site), les contraintes ainsi que les éléments techniques et financiers des différentes réponses techniques envisageables,

- un programme détaillant les différentes réponses techniques envisageables ; ce programme devra mettre en avant une solution préconisée,
- un planning informatif des phases ultérieures de l'opération,
- une estimation macro du montant des investissements à réaliser (études et travaux),

Ces études se concluent par l'établissement d'un document de synthèse reprenant les différents points ci-dessus.

Les études Tranche 2 comprennent uniquement :

- une analyse à dire d'expert pour éclairer les futurs besoins de la ligne sur une période de 20 ans.

#### **ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION**

---

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 24 mois, à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

Dans l'hypothèse où la présente convention de financement serait signée après le 31/03/2025, SNCF Réseau ne peut plus garantir le respect du calendrier prévisionnel ci-avant. En conséquence et au besoin, un avenant devra être approuvé ultérieurement par le(s) signataire(s) pour réajuster le calendrier et éventuellement le besoin de financement.

#### **ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION**

---

L'exécution de la présente convention de financement nécessite un dialogue de gestion permanent entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

En particulier, SNCF Réseau s'engage à :

- rendre compte régulièrement et systématiquement au(x) cofinanceur(s) de l'avancement technique de l'opération (calendrier, atteinte des objectifs, difficultés rencontrées, proposition d'évolution du programme fonctionnel le cas échéant...) ;
- rendre compte régulièrement et systématiquement aux cofinanceurs des évolutions et risques d'évolutions éventuels du coût prévisionnel de la phase financée par la présente convention de financement, et leurs causes en tenant compte notamment de l'évaluation à date des risques ;
- alerter le plus tôt possible les cofinanceurs de tout risque de dépassement du coût prévisionnel de la phase financée par la présente convention de financement ou du délai prévisionnel de réalisation de l'opération.

Ce dialogue est organisé autour de deux lieux de concertation et d'échange entre les Parties : le Comité de Pilotage et le Comité Technique et Financier.

En dérogation de l'article 5 des conditions générales, les dispositions concernant les conditions de suivi de l'exécution de l'opération sont définies de la façon suivante en raison de la nature et de la durée limitée du projet :

- Le Comité de Pilotage et le Comité Technique et Financier sont réunis en une seule et même instance : le Comité de Ligne

- Le Préfet organise en fonction de l'actualité du projet un Comité de Ligne, instance décisionnelle et politique permettant d'acter les principales décisions des financeurs sur le projet qui remplace le comité de pilotage et le comité technique et financier cités dans les conditions générales.
- La Préfecture assure l'organisation et le secrétariat du Comité de Ligne.

## ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES

### 6.1 Assiette de financement

#### 6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études est fixée à **319 105 € HT** aux conditions économiques de **janvier 2018**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

#### 6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu de 04/2024 :

Indice ING : 132,6

Indice TP01 : 130,3

et d'un taux d'indexation de :

pour l'indice ING : 2,6% pour 2024 et 2,5% par an au-delà

pour l'indice TP01 : 4% en 2024 et 3,5% par an au-delà

le besoin de financement est évalué à **399 995 € courants HT**.

### 6.2 Plan de financement

**LES COCONTRACTANTS** s'engagent à participer au financement des études selon les montants indiqués ci dessous :

<b><i>Phase études préliminaires</i></b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement Montant en Euros courants HT</b>
Etat	<b>40,0000%</b>	<b>159 998 €</b>
Région Grand Est	<b>33,3299%</b>	<b>133 318 €</b>
Département de la Moselle	<b>6,8101%</b>	<b>27 240 €</b>
Eurométropole de Metz	<b>6,8101%</b>	<b>27 240 €</b>
Communauté de Communes Rives de Moselle	<b>6,8101%</b>	<b>27 240 €</b>
Groupement Ferroviaire du Malambas	<b>6,2398%</b>	<b>24 959 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000 %</b>	<b>399 995 €</b>

Les montants ci-dessus sont arrondis, les clés de répartition prévalent.

La clé de répartition ci-dessus est uniquement valable pour la phase couverte par la présente convention de financement.

Cette clé de répartition ne prévaut pas d'une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération par les Parties.

### 6.3 Gestion des écarts

En complément des dispositions de l'article 7.1 des conditions générales jointes en annexe 1, il est précisé qu'en cas de risque de dépassement du besoin de financement, lié à une croissance supérieure à l'évolution prévisionnelle des indices TP01 et ING indiquée à l'article 6.1.2 de la présente convention de financement, les cofinanceurs s'engagent à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un avenant à la présente convention sera proposé aux cofinanceurs sur cette base.

Par ailleurs, indépendamment des dispositions ci-dessus, en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent, le maître d'ouvrage informe préalablement le(s) cofinanceur(s) et le(s) sollicite :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- pour la modification, à objectifs constants, de la consistance du programme des études

Un avenant à la présente convention sera proposé au(x) cofinanceur(s) sur cette base.

## ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

---

### 7.1 Modalités d'appels de fonds

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

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**. Cet échéancier est susceptible d'évoluer sur justification de SNCF Réseau présentée dans le cadre des dispositifs de suivi.

Par ailleurs, SNCF Réseau adressera à l'ensemble des cofinanceurs, lors du solde de la présente convention de financement, une attestation indiquant la date de remise des conclusions des études objet de la présente convention de financement. Cette attestation sera jointe au relevé définitif des dépenses comptabilisées.

### 7.2 Domiciliation de la facturation

Les modalités de facturation des appels de fonds sont précisées en **Annexe 3**.

Pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est la Direction Régionale des finances publiques du Grand Est (DRFIP) et du département du Bas-Rhin.

### 7.3 Délais de caducité

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales, les engagements financiers des cofinanceurs deviendront caducs :

- dans un délai de 12 mois à compter de la date de signature de la présente convention de financement par le dernier signataire, si 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 ;
- dans un délai de 24 mois, à compter de la date de fin de réalisation des études objet de la présente convention de financement et indiquée en **Annexe 2** de la présente convention de

financement, si le maître d'ouvrage n'a pas fourni l'ensemble des pièces justificatives permettant de solder l'opération.

Toute modification de la date de fin de réalisation des études fera l'objet d'un courrier justifiant cette modification, adressé par SNCF Réseau à l'attention du(des) co-financeur(s).

De la même manière, si les pièces justificatives ne pouvaient pas être fournies dans le délai de 24 mois fixé ci-dessus, SNCF Réseau adressera aux co-financeurs un courrier justifiant cette impossibilité et indiquant le nouveau délai dans lequel les pièces justificatives pourront être transmises.

## **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 à :

### **Pour l'État**

David LOMBARD  
Chef du pôle Mobilité, service Transports  
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est  
14 rue du Bataillon de Marche n°24 BP 10001 67050 STRASBOURG CEDEX

### **Pour la Région Grand Est**

Didier KURZ  
Chef de Projets stratégiques Fret, Logistique et Equipements  
Direction Générale Adjointe des Mobilités  
Maison de la Région  
Place Gabriel Hocquard, 57036 Metz Cedex 1

### **Pour le département de la Moselle**

Philippe GOEDERT  
Directeur  
Direction de l'Agriculture et de l'Aménagement des Territoires (DPAT/DAAT)  
1 rue du Pont Moreau CS 11096 57036 METZ Cedex 1

### **Pour la Communauté de Communes Rives de Moselle**

Pierre HESS  
Directeur Général des Services  
1, Place de la Gare 57280 Maizières-lès-Metz

### **Pour l'Eurométropole de Metz**

Alain ABEYA  
Direction générale des services  
Maison de la métropole  
1 Place du parlement de Metz 57011 Metz Cedex 01

### **Pour le Groupement Ferroviaire du Malambas**

Michel RODE  
Administrateur du GFM  
SPLRL  
7 Rue de l'Ancienne Raffinerie 57280 Hauconcourt

### **Pour SNCF Réseau**

Eve SILBERSTEIN  
Directrice territoriale Grand Est  
15 rue de Francs Bourgeois 67082 Strasbourg Cedex

**A Strasbourg, le**

Pour l'Etat

La Préfète de région Grand Est





**A Metz, le**  
Pour le Département de la Moselle,  
Le Président

Monsieur Patrick WEITEN



**A Metz, le**

Pour la Communauté de Communes Rives de Moselle,

Le Président de la Communauté de Communes

Julien FREYBURGER



**A Metz, le**  
Pour Metz Métropole  
Le Président de Metz Métropole

Monsieur François GROSDIDIER



**A Hauconcourt**, le  
Pour le Groupement Ferroviaire du Malambas,

Monsieur Michel RODE



**A Strasbourg, le**  
Pour SNCF Réseau  
La Directrice territoriale Grand Est

Madame Eve SILBERSTEIN



## **Convention de financement**

### **Annexe 2**

#### **Caractéristiques de l'opération :**

**coût, fonctionnalités, délais**

## HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

La présente annexe a pour objet de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, au titre de la phase de l'opération couverte par la présente convention de financement, les hypothèses prises en compte dans le coût estimatif, les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles.

- **Éléments de programme**

Les études préliminaires visent à donner une première approche des besoins de remise à niveau de la voie mère de Woippy.

Ce premier diagnostic, en amont des futures phases études, doit permettre l'exploitation de la ligne avec des fonctionnalités similaires à celles précédant sa fermeture, vitesse de 40 km/h, charge D, transport de MD, pour une période de 10 ans.

Une étude macro des coûts de réalisation d'une phase complémentaire de 10 ans sera également portée par l'étude.

Enfin l'étude étudiera l'impact financier et planning de la remise à niveau de l'embranchement du site de la Maxe.

- **Provisions pour risques**

Le projet fait l'objet d'une provision pour risque non identifiée à ce jour dimensionnée forfaitairement au vu de l'étude à mener, cette provision pour risque permet un pilotage agile du projet dans le cas de la survenance d'un aléa non dimensionné dans le devis.

La Provision pour Risques Non Identifiés est de 30 000€ constants (date CE 01/2018)

Les risques principaux seraient une difficulté d'étude non identifiée à ce jour nécessitant une étude plus poussée ou des compétences particulières qui impacteraient le coût de réalisation de l'étude.

- **Éléments financiers**

Coût prévisionnel en euros constants aux conditions économiques de 01/18

En € HT	EP/EO	AVP	PRO	REA	Total
Foncier					0
Travaux - entreprises extérieures					0
Travaux - prestations sécurité et logistique					0
Travaux - matières					0
MOE	284 105				284 105
MOA	5 000				5 000
<b>Coût brut</b>	<b>289 105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>289 105</b>
Provision pour risques	30 000				30 000
<b>Coût net</b>	<b>319 105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>319 105</b>

Coût prévisionnel en euros courants aux conditions de réalisation

En € HT	EP/EO	AVP	PRO	REA	Total
Foncier					0
Travaux - entreprises extérieures					0
Travaux - prestations sécurité et logistique					0
Travaux - matières					0
MOE	354 304				354 304
MOA	6 235				6 235
<b>Coût brut</b>	<b>360 539</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>360 539</b>
Provision pour risques	39 456				39 456
<b>Coût net</b>	<b>399 995</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>399 995</b>

Indices représentatifs	TP01	ING
Dernier indice connu	130,1	132,6
Taux d'indexation jusqu'au dernier indice connu	21,25%	17,87%
Taux d'indexation après le dernier indice connu	7,81%	5,49%
Taux d'indexation global	31,20%	24,71%
Taux d'indexation global TP01 +ING	25,35%	

- **Calendrier prévisionnel**

Date prévisionnelle du début de la(des) phase(s) : 01/04/2025

Date prévisionnelle de fin de la(des) phase(s) : 01/04/2027

## HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE PLANNING

- **Financement** : Signature de la convention de financement sous réserve d'obtention des délibérations de l'ensemble des co-financeurs avant la date de signature prévue, 31 mai 2025.
- **Procédures administratives** : Le planning des études du projet n'est pas concerné par une procédure administrative.
- **Etudes** : La date de remise des conclusions de l'étude est prévue au premier avril 2027
- **Foncier** : Pas de foncier nécessaire pour les études.
- **Travaux** : Pas de sujets

## **Convention de financement**

### **Annexe 3**

**Calendrier révisable des appels de fonds  
Domiciliation de la facturation  
Modèle de relevé des dépenses  
comptabilisées**

- **Calendrier révisable des appels de fonds**

Etat						
Montant de la participation en € HT courant	159 998					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	55 999,30	31 999,60	23 999,70	15 999,80	31 999,60	159 998
Part en %	35,00%	20,00%	15,00%	10,00%	20,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	55 999	87 999	111 999	127 998	159 998	159 998
Part cumulée en %	35,00%	55,00%	70,00%	80,00%	100,00%	100,00%
Région Grand Est						
Montant de la participation en € HT courant	133 318					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	46 661,30	26 663,60	19 997,70	13 331,80	26 663,60	133 318
Part en %	35,00%	20,00%	15,00%	10,00%	20,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	46 661	73 325	93 323	106 654	133 318	133 318
Part cumulée en %	35,00%	55,00%	70,00%	80,00%	100,00%	100,00%
Eurométropole de Metz						
Montant de la participation en € HT courant	27 240					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	9 534	5 448	4 086	2 724	5 448	27 240
Part en %	35,00%	20,00%	15,00%	10,00%	20,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	9 534	14 982	19 068	21 792	27 240	27 240
Part cumulée en %	35,00%	55,00%	70,00%	80,00%	100,00%	100,00%
Département de la Moselle						
Montant de la participation en € HT courant	27 240					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	9 534	5 448	4 086	2 724	5 448	27 240
Part en %	35,00%	20,00%	15,00%	10,00%	20,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	9 534	14 982	19 068	21 792	27 240	27 240
Part cumulée en %	35,00%	55,00%	70,00%	80,00%	100,00%	100,00%
Communauté de commune rives de Moselle						
Montant de la participation en € HT courant	27 240					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	9 534	5 448	4 086	2 724	5 448	27 240
Part en %	35,00%	20,00%	15,00%	10,00%	20,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	9 534	14 982	19 068	21 792	27 240	27 240
Part cumulée en %	35,00%	55,00%	70,00%	80,00%	100,00%	17,03%
Groupement Ferroviaire du Malambas						
Montant de la participation en € HT courant	24 959					
	juin-25	sept.-25	oct.-25	mars-26	> 2026	Total
Montant appelé en € HT courants	24 959	0	0	0	0	24 959
Part en %	100,00%					100,00%
Montant cumulé en € HT courants	24 959	24 959	24 959	24 959	24 959	24 959
Part cumulée en %	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Vérfié PCFT le

• **Domiciliation de la facturation**

**Etat**

Pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est la Direction Régionale des finances publiques du Grand Est (DRFIP) et du département du Bas-Rhin

Interlocuteur

DREAL Grand Est  
Service Transports/Pôle Mobilité  
14 rue du bataillon de marche n°24 – BP 10001  
67050 STRASBOURG CEDEX  
Adresse électronique : finances-programmation.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr

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

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

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

Code service exécutant : CGFB200067  
Société : ALSA  
Numéro SIRET : 11000201100044  
Numéro engagement juridique : à compléter du numéro d'EJ

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

**Transmission des factures par courrier postal**

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

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

**Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :**

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management  
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex  
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat/DREAL Grand Est	110 002 011 00044	FR 94 130 010 259
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfifié PCFT le

## Région Grand Est

### Interlocuteur

Prénom : Nathalie

Nom : DEKIOUK

Adresse électronique : nathalie.dekiouk@grandest.fr

Nr téléphone : 03 87 54 32 33

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

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

Adresse électronique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

**Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

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

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

### **Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :**

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management

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

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

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région Grand EST	200 052 264 00013	FR 53 200 052 264
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfifié PCFT le

**Département de la Moselle**

Interlocuteur

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

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

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

Adresse électronique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

**Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

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

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

**Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :**

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management

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

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

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Département de la Moselle		
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfifié PCFT le

## Eurométropole de Metz

### Interlocuteur

Prénom : Alain

Nom : ABEYA

Adresse électronique : aabeya@eurometropolemetz.eu

Nr téléphone : 03 57 88 36 43

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

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

Adresse électronique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

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

Code service exécutant : DE – Développement Economique

Numéro SIRET : 20003986500106

**Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

DAF Attractivité / Mme HANRIOT Aline / ahanriot@eurometropolemetz.eu

Adresse de facturation

Rue : 1, place du Parlement de Metz

Code postal : 57011

Ville : Metz Cedex 1

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

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

### **Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :**

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management

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

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

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Eurométropole de Metz	200 039 865 00106	FR07200039865
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfié PCFT le

## Communauté de Communes Rives de Moselle

### Interlocuteur

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

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

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

Adresse électronique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

**Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

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

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

### Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management

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

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

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Communauté de Communes Rives de Moselle		
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfifié PCFT le

## Groupement Ferroviaire du Malambas

### Interlocuteur

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

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

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

Adresse électronique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

**Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

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

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

### Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances et Achats – Unités Credit Management

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

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

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Groupement Ferroviaire du Malambas		
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Vérfié PCFT le

## Modèle de relevé des dépenses comptabilisées

Direction territoriale Grand Est  
15, rue des Francs Bourgeois  
67082 Strasbourg Cedex



Relevé intermédiaire des dépenses comptabilisées au  
Convention de financement n° du relative au financement de

Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
Sous-total dépenses externes					0,00
Autres dépenses et charges internes					0,00
Matières					0,00
Prestation de sécurité et logistique					0,00
Sous-total travaux					0,00
Maîtrise d'ouvrage					0,00
Maîtrise d'oeuvre					0,00
Total					0,00
Montant du besoin de financement en € courants HT					0,00
Montant de la participation de					0,00
Taux de participation					0,00%
Montant déjà appelé					0,00
Montant de l'acompte					0,00

Strasbourg, le  
La Directrice territoriale Grand Est

Eve SILBERSTEIN

Vérfifié PCFT le

## Convention de financement

### Annexe 4

#### Moyens et calendrier des évènements de communication

Aucun évènement de communication prévu à date.



## Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

**SOMMAIRE**

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION</b>	<b>8</b>
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
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b>	<b>10</b>
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-RÉSPLECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	11
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b>	<b>12</b>
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	14
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b>	<b>17</b>

## PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 1. OBJET**

---

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

## **ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION**

---

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

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

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

## **ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION**

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

### Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

### Comité technique et financier

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

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

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

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

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

### **6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

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

### **6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage**

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

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

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

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

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

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

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

### **6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne**

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

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

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

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

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

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

#### **6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation**

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

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

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

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

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

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

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

#### **6.5 Participation de SNCF RÉSEAU**

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

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

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

### **7.1 Dispositions générales**

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

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

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

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

### **7.2 Dispositions en cas de financement européen**

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aléas exceptionnels :

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

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

## **ARTICLE 8. APPELS DE FONDS**

---

### **8.1 Régime de TVA**

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

### **8.2 Versement des fonds**

#### **Appels de fonds et solde**

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

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

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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

#### **Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

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

#### **Délai de paiement**

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

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

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

#### **Modalités de paiement**

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

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

### **8.3 Modalités de contrôle par les financeurs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

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

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

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

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

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

---

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

## **ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION**

---

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

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

## **ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

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

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

## **ARTICLE 15. COMMUNICATION**

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE**

---

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

---

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

## Résumé de l'acte

### 057-200039865-20241104-2024-11-DB23-DE

**Numéro de l'acte :** 2024-11-DB23  
**Date de décision :** lundi 4 novembre 2024  
**Nature de l'acte :** DE  
**Objet :** Versement d'une subvention à SNCF Réseau pour la réalisation des études préliminaires portant sur la remise à niveau de la ligne ferroviaire Woippy - Hauconcourt, dite ' Voie mère de Woippy '  
**Classification :** 7.5 - Subventions  
**Rédacteur :** Catherine DELLES  
**AR reçu le :** 06/11/2024  
**Numéro AR :** 057-200039865-20241104-2024-11-DB23-DE  
**Document principal :** 99\_DE-23.pdf

#### Historique :

05/11/24 17:39	En cours de création	
05/11/24 17:41	En préparation	Catherine DELLES
06/11/24 09:03	Reçu	Catherine DELLES
06/11/24 09:03	En cours de transmission	
06/11/24 09:05	Transmis en Préfecture	
06/11/24 09:12	Accusé de réception reçu	