



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur



CONVENTION-CADRE RELATIVE A LA « LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR »

LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR ONT ÉTÉ FINANCÉES
PAR :



Cofinancé par
l'Union européenne



Liberté
Égalité
Fraternité



Entre :

L'Etat, représenté par Monsieur Clément BEAUNE, ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, ou par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après désigné « l'Etat »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil d'administration, agissant en vertu de la délibération n° en date du ;

Ci-après désigné « la SLNPCA »

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional agissant en vertu de la délibération n° en date du ;

Ci-après désignée « la Région »

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, Président-directeur général, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 507.523.801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représentée par Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale, dûment habilitée à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions »

L'Etat et la SLNPCA sont ci-après dénommés ensemble « les Co-financeurs » ou individuellement « le Co-financeur » ;

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont ci-après dénommées ensemble « les Maîtres d'ouvrage » ou individuellement « le Maître d'ouvrage » ;

La Région qui est maître d'ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage, est dénommée « MOA SMR ».

L'Etat, la SLNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et la Région sont ci-après dénommés ensemble « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, et notamment ses articles 1er, 2, 3, 13, 27 et 31, ainsi que son annexe II ;
- le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- le Code général des collectivités territoriales ;
- le Code des transports ;
- le Code de la commande publique ;
- le Code général des impôts ;
- la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018, portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;
- le décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du Code des transports (SNCF Gares & Connexions)

- et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du Code des transports ;
- le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 23 novembre 2015 et ses avenants ;
 - le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 1^{er} février 2018 ;
 - la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
 - le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures intitulé « *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition* » et son annexe, remis au Gouvernement le 24 février 2023 ;
 - l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
 - le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
 - la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
 - la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
 - la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1 ;
 - la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2 ;
 - la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études ;
 - la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d'engagement de la concertation sur les phases 1 et 2 ;
 - la décision ministérielle du 23 juin 2020 relative à demande de poursuite des études et de la concertation pour préparer une enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 ;
 - la décision ministérielle du 07 juin 2021 relative à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 ;
 - le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021, ainsi que la délibération de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) en date du 13 décembre 2021 qui acte la demande de l'entrée de la CASA dans le financement des travaux ;
 - la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
 - la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes- Côte d'Azur ;
 - la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application ;

- la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019 et son avenant n°3 signé le 16 octobre 2020 ;
- le contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau à la suite de la délibération du 9 octobre 2020 du Conseil régional ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 04 octobre 2022 ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 25 août 2023 ;
- l'arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLUI ou PLU) des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes du 13 octobre 2022 ;

SOMMAIRE

Préambule	19
Définitions	23
Article 1 : Objet	25
Article 2 : Maîtrise d'ouvrage	25
Article 2.1 : Répartition de la maîtrise d'ouvrage	25
Article 2.2 : L'Agence LNPCA	26
Article 2.3 : Coordination avec d'autres Maîtrises d'ouvrage	28
Article 2.4 : Modalités de montage de projet	28
Article 3 : Instances de gouvernance	29
Article 3.1 : Comité de pilotage	30
Article 3.2 : Comité technique et financier	32
Article 3.3 : Comité de suivi des engagements et des risques (CSER)	33
Article 3.4 : Comités de coordination métropolitaine	34
Article 3.5 : Commission relative à l'optimisation des ressources financières	36
Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning	36
Article 4.1 : Définition et contenu du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) et du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR (CPPR SMR)	36
Article 4.2 : Décomposition prévisionnelle des Conventions de financement	37
Article 4.3 : Les Provisions pour Risques et l'analyse de risques	38
Article 4.4 : La fongibilité des coûts	39
Article 4.5 : Composition des frais de maîtrise d'ouvrage	40
Article 4.6 : Conditions économiques de référence	41
Article 4.7 : Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation	41
Article 4.8 : Plan de financement des études de niveau projet, des acquisitions foncières et des travaux des phases 1 & 2 de la LNPCA	42
Article 4.9 : Financement de l'Etat	43
Article 4.10 : Financement de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	43
Article 4.11 : Financement européen	43
Article 4.11.1 : Stratégie des parties	43
Article 4.11.2 : Engagements des parties	44
Article 4.11.3 : Intégration du financement européen au Plan de financement	46
Article 4.11.4 : Gestion de la subvention européenne obtenue	46
Article 4.11.5 : Réduction du financement européen après son versement	46
Article 4.11.6 : Frais	47

Article 4.11.7 : Revoyure entre les Co-financeurs en cas de difficulté d'obtention des subventions européennes attendues.....	47
Article 4.12 : Financement éventuel des Maîtres d'ouvrage et financement complémentaire	48
Article 4.12.1 : Contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares.....	49
Article 4.12.1.1 : Montant de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions	49
Article 4.12.1.2 : Modalités de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions	49
Article 4.12.1.3 : Conditions de révision de la contribution financière	49
Article 4.12.1.4 : Modalités de paiement de la contribution financière révisée	51
Article 4.12.2 : Quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d'ouvrage	51
Article 4.12.3 : Contribution au titre de la clause de révision relative à l'optimisation des ressources financières	54
Article 4.13 : Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures	54
Article 4.14 : Fiscalité	54
Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique	54
Article 5 : Suivi et gestion des écarts et des risques financiers	55
Article 5.1 : Mise à jour du Coût Final Prévisionnel (en euros constants) et du Coût Final de réalisation (en euros courants) - revue régulière	55
Article 5.2 : Définition des modalités de fourniture de l'information par les Maîtres d'ouvrage .	55
Article 5.3 : Obligation de veille pouvant affecter le coût du projet ou son planning de réalisation	55
Article 5.4 : Définition des écarts liés à une modification du programme par les Partenaires financiers ou les Maîtres d'ouvrage ou la Région.....	56
Article 5.4.1 : Gestion des évolutions de programme	56
Article 5.4.2 : Procédure spécifique de présentation des évolutions de programme des gares et des infrastructures de la LNPCA	56
Article 5.5 : Répartition des économies de coûts à terminaison du projet des phases 1 & 2 LNPCA ou de son éventuelle fin anticipée	57
Article 5.6 : Répartition des coûts supplémentaires.....	57
Article 5.7 : Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation.....	59
Article 5.8 : Refus de modification du Plan de financement	59
Article 6 : Pénalités et bonifications.....	60
Article 6.1 : Bonification des maîtres d'ouvrage.....	60
Article 6.2 : Pénalités	60
Article 6.2.1 : Principes	60
Article 6.2.2 : Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation.....	61
Article 6.2.3 : Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du CPPR et du CPPR SMR.....	62

Article 6.2.4 : Calcul de la pénalité pour absence ou suppression en tout ou partie du financement européen	62
Article 6.2.5 : Plafond global des pénalités.....	62
Article 6.3 : Circonstances non constitutives d’une faute	62
Article 6.3.1 : Principe.....	62
Article 6.3.2 : Mise en œuvre des circonstances exonératoires.....	65
Article 6.4 : Mise en œuvre des pénalités en fin du « projet des phases 1 & 2 LNPCA »	65
Article 7 : Modalités d’appels de fonds et de versement	66
Article 8 : Caducité	69
Article 8.1 : Caducité des engagements financiers	69
Article 8.2 : Caducité des engagements financiers – règlement du solde.....	69
Article 9 : Modalités de contrôle par les Co-financeurs.....	70
Article 10 : Modification et résiliation.....	71
Article 10.1 : Modification	71
Article 10.2 : Résiliation	71
Article 10.2.1 : Résiliation pour impossibilité d’exécution	71
Article 10.2.2 : Résiliation pour faute	71
Article 10.2.3 : Procédure	71
Article 11 : Règlement des litiges	72
Article 11.1 : Procédure amiable	72
Article 11.2 : Procédure de conciliation	72
Article 11.3 : Procédure contentieuse	73
Article 12 : Cession / Fusion.....	73
Article 13 : Propriété intellectuelle.....	74
Article 14 : Communication	74
Article 15 : Informations confidentielles et confidentialité.....	75
Article 15.1 : Informations Confidentielles	75
Article 15.2 : Confidentialité	76
Article 16 : Notifications	77
Article 17 : Entrée en vigueur	77
Annexe n°1 : Programme d’Opération	81
Annexe n°2 : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier	81

Préambule

Enjeux pour le territoire régional et ses habitants

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France). La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5ème ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris. Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %, il représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 13 Mt eqCO₂ (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie des onze zones faisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air.

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et les régions voisines, mais également

pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-Côte d'Azur, avec la faculté de rapprocher les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, la LNPCA vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.

Rappel historique

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement, en écoutant le territoire et en adaptant le projet suite à des concertations publiques, un projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre Jean-Louis Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que *"le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté"*. Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, phase le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation afférente. La phase de concertation avec le public débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de

l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées.

S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI, qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la LOM, en choisissant le scénario de financement n°2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases de la LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 désormais nommé le « projet des phases 1 et 2 LNPCA », et en valide le périmètre de l'enquête publique avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

Suite à une période de concertation complémentaire début 2021, la décision ministérielle du 7 juin 2021 confirme le programme du projet des phases 1 et 2 LNPCA et demande au Préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de la Région PACA et préfet coordonnateur, de piloter les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces deux phases. Elle demande également à SNCF Réseau de proposer un programme d'études sur les phases 3 et 4 correspondant à des sections de lignes nouvelles permettant de préparer les concertations à venir en vue d'une procédure d'enquête publique spécifique, et de préserver le foncier sensible.

La décision ministérielle du 8 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 suite aux avis réglementaires de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) du 18 novembre 2021 et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du 23 novembre 2021. Le Préfet des Bouches-du-Rhône prend l'arrêté d'ouverture d'enquête le 9 décembre 2021.

Déclaration d'utilité publique

L'enquête d'utilité publique relative aux phases 1 & 2 se tient du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête rend un avis favorable assorti de 9 réserves que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont levées et de quelques recommandations le 22 avril 2022. Ainsi,

le projet des phases 1 et 2 LNPCA fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 13 octobre 2022, permettant aux maîtres d'ouvrage d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation des travaux.

Les études d'avant-projet (AVP) de la phase 1 débutent le 4 octobre 2022, date de signature de la convention de financement afférente. Les études AVP de la phase 2 sont lancées à la suite de la signature de la convention de financement afférente le 25 août 2023.

Il est à noter que dans le scénario de planification écologique du rapport du COI rendu le 24 février 2023, que le Gouvernement fait sien, le COI recommande une mise en service de la phase 1 vers 2030-2031 et de la phase 2 vers 2035-2036. Il recommande également un engagement sur le quinquennat 2038-2042 pour la phase 3 et au-delà pour la phase 4, en cohérence avec le calendrier prévu par la LOM. Il recommande également de sécuriser au plus vite le financement des lots 2 et 3 du projet Haute Performance Marseille-Vintimille (déploiement de l'ERTMS Niveau 3 hybride préalable à la LNPCA), dont les travaux du lot 1 entre Cannes et Vintimille ont débuté fin 2022.

Par ailleurs, le cadre fixé en 2019 par la LOM, d'amélioration des transports du quotidien par la réalisation de « RER métropolitains » sur le modèle francilien, puis par le schéma directeur élaboré par SNCF Réseau en 2020, impulse une démarche de réalisation de tels services dans plusieurs grandes métropoles françaises. En cohérence avec ces orientations, le Président de la République a ainsi annoncé le 27 novembre 2022 la réalisation de 10 RER métropolitains dont la définition fait l'objet d'une proposition de loi sous la dénomination de services express régionaux métropolitains. Lors de la remise du rapport du COI, la Première ministre a confirmé l'ambition de développement de RER métropolitains. Le projet des phases 1 et 2 LNPCA, par la nature des opérations qui sont menées, visant à la désaturation des nœuds ferroviaires, permet également la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains de Marseille, Nice et Toulon, les deux premiers étant en particulier identifiés à haut potentiel dans le schéma directeur des RER métropolitains remis au gouvernement en 2020 par SNCF Réseau.

Financement

Un protocole de financement reposant sur un financement des phases 1 et 2 à parité entre l'Etat et les collectivités signataires, à hauteur de 40% chacun du coût des phases 1 et 2, ainsi que sur une hypothèse de financement européen de 20 %, est signé par l'ensemble des parties le 21 décembre 2021. Comme le permet l'article 4 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et son décret d'application n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur créent un établissement public local dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) portant la part de financement des collectivités et assis sur des ressources fiscales ayant vocation à alléger leur contribution budgétaire. Ces recettes fiscales consistent en une taxe additionnelle à la taxe de séjour et une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement pour un rendement total de 40 M€ / an (valeur 2023 à indexer) couvrant 50 % de la contribution financière des collectivités. Ces recettes sont prévues par les articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023.

Définitions

« **Annexe** » désigne une annexe de la présente Convention-cadre.

« **Article** » désigne un article de la présente Convention-cadre.

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de l'Opération, objet de chaque Convention de financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à sa réalisation ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Co-financeurs** » désignent individuellement ou ensemble, l'État et/ou la SLNPCA apportant un financement au Projet des phases 1 et 2 LNPCA.

« **Convention-cadre** » désigne la présente convention.

« **Conventions de financement** » désignent les conventions de financement telles que définies à l'article 7 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relatif à la création de la SLNPCA et prises en application de la présente Convention-cadre. Leur périmètre peut porter sur une ou plusieurs Opérations.

« **Conventions particulières de financement** » désignent les conventions visées au III de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 signées entre la SLNPCA, les collectivités territoriales et groupement de collectivités territoriales et tout autre financeurs publics visés au sein dudit article 55-III.

« **Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation - CPPR** » désigne pour chaque Opération ou pour le Projet hors périmètre des SMR, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études d'avant-projet et sur lequel les Maîtres d'ouvrage s'engageront.

« **Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR** » ou « **CPPR SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études d'avant-projet et sur lequel la Région en sa qualité de MOA SMR s'engagera.

« **Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation** » ou « **CPDR** » désigne pour chaque Opération ou pour le Projet hors périmètre des SMR, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études de projet.

« **Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation des SMR** » ou « **CPDR SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études de projet.

« **Coût Final Prévisionnel** » ou « **CFP** » désigne pour chaque Opération hors Périmètre des SMR, objet de la Convention de financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) dont l'évolution est suivie tout au long de sa réalisation à partir du CPPR.

« **Coût Final Prévisionnel des SMR** » ou « **CFP SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre, objet de Convention de financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) dont l'évolution est suivie tout au long de sa réalisation à partir du CPPR SMR.

« **Coût Final de réalisation** » ou « **CFR** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre des Conventions de financement constatées en fin de Projet, hors périmètre SMR. Le Coût Final de réalisation est exprimé en euros courants.

« **Coût Final de réalisation des SMR** » ou « **CFR SMR** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre des Conventions de financement constatées en fin de Projet du périmètre des SMR. Le Coût Final de réalisation des SMR est exprimé en euros courants.

« **Enveloppe financière prévisionnelle - EFP** » objet du protocole de financement signé en décembre 2021, désigne pour chaque Opération ou pour le Projet le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence de juillet 2020 (euros constants) sur la base des études de « recalage ».

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

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

« **la Région** » ou « **le MOA SMR** » désigne la Région Provence - Alpes Côte d'Azur en sa qualité de maître d'ouvrage des études et travaux intéressant le périmètre des sites de maintenance et de remisage au titre du Projet « **Plan de financement** » désigne la répartition par Co-financier de la prise en charge du Besoin de financement. Cette répartition s'exprime strictement en pourcentage jusqu'à connaissance des CPPR.

« **Opération** » signifie un ensemble géographique d'études et de travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA faisant l'objet d'une Convention de financement dont le périmètre peut porter sur plusieurs Opérations.

« **Partenaires financiers** » désignent l'Etat, la SLNPCA et les collectivités territoriales ou groupement de collectivités territoriales apportant un financement au Projet et ayant conclu une Convention particulière de financement avec la SLNPCA visée au III de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022.

« **Projet** » désigne le projet des phases 1 & 2 LNPCA telles que décrites dans le Préambule.

Article 1 : Objet

La présente Convention-cadre est conclue en application du II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ci-après « l'Ordonnance du 2 mars 2022 »). Elle a pour objet de préciser les engagements pris dans le cadre du protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mentionné au I de l'article 3 de ladite ordonnance et signé le 21 décembre 2021 (ci-après « le Protocole de financement »).

La Convention-cadre porte sur les phases postérieures à l'AVP, à savoir les phases d'études de projet (PRO) ou les phases d'études de projet et de travaux de réalisation (PRO/REA) du Projet des phases 1 & 2 LNPCA jusqu'à sa mise en service. Ce périmètre pourra être étendu par avenant aux phases 3 et 4 ultérieurement.

Elle définit en particulier la gouvernance du Projet et ses modalités de financement.

Article 2 : Maîtrise d'ouvrage

Article 2.1 : Répartition de la maîtrise d'ouvrage

Le IV de l'article 1 de l'Ordonnance du 2 mars 2022 précise que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, conformément aux compétences qui leur sont attribuées par les lois et règlements en vigueur, sont les Maîtres d'ouvrage des études et des travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA :

- SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État et assure la coordination des Maîtres d'ouvrage dans le cadre des études et travaux ;
- SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers, dont elle est affectataire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État. A ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs et des éléments associés.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pourront assurer en tant que de besoin au titre de leurs missions respectives de Maîtres d'ouvrage le pilotage et le suivi des relations avec SNCF Voyageurs en qualité de maître d'ouvrage pour les sujets entrant dans le champ d'application de la présente Convention-cadre.

En ce qui concerne l'extension souterraine de la gare de Marseille Saint Charles, en toute hypothèse SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage du génie civil, le cas échéant à travers un transfert de maîtrise d'ouvrage consentie par SNCF Gares & Connexions sur le fondement de l'article L. 2422-12 du Code de la commande publique.

En sus, il est rappelé qu'en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (loi NPF), la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice

de la mobilité régionale (AOMR), a vocation à se voir transférer par SNCF Voyageurs la propriété des sites de Maintenance et de Remisage majoritairement utilisés pour l'exécution des services de transports prévus par la convention TER 2019-2023.

Dès lors, la Région sera maître d'ouvrage des travaux intéressant les sites de Maintenance et de Remisage au titre du programme des phases 1 & 2 du Projet LNPCA.

L'Annexe 1 à la présente Convention-cadre dénommée « Programme d'opération » sera mise à jour au fur et à mesure de l'avancement de l'Opération par décision du Comité de pilotage.

Elle définira pour chaque Opération les périmètres de maîtrise d'ouvrage. Cette Annexe intégrera les éléments de coûts, de plannings et de risques à compter de la validation du CPPR.

Toute délégation éventuelle de maîtrise d'ouvrage de certaines Opérations fera l'objet de conventions spécifiques entre SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions et/ou la Région et le maître d'ouvrage délégué (qui peut également être SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions pour les opérations n'étant pas sous leur maîtrise d'ouvrage directe).

Article 2.2 : L'Agence LNPCA

Le Projet des phases 1 & 2 LNPCA étant un projet « système » couvrant plusieurs périmètres de maîtrise d'ouvrage, certains processus nécessitent d'être décidés et donc produits de manière intégrée dans le but :

- d'atteindre les objectifs du système global (performance, services, coûts, délais) ;
- d'assurer la continuité des engagements pris dans le cadre de la concertation continue, de la déclaration d'utilité publique et de la présente Convention-cadre ;
- d'assurer la cohérence réglementaire des dossiers globaux du Projet selon le principe de subsidiarité ;
- de porter une parole commune de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions auprès des Partenaires financiers.

Dans ce cadre afin de garantir les objectifs cités ci-dessus, et d'assurer la gestion des interfaces, SNCF Réseau a décidé la création d'une Agence LNPCA dédiée au Projet. SNCF Gares & Connexions a approuvé cette création et participe à cette instance.

Etant maître d'ouvrage du seul périmètre des sites de Maintenance et de Remisage devant être adaptés au titre du Projet LNPCA phases 1 & 2, il a été décidé de ne pas intégrer la Région à ladite Agence.

SNCF Réseau, représenté par le Directeur de cette Agence, est désigné ci-après « Coordonnateur Général ».

Le Coordonnateur Général a pour mission de coordonner les sujets suivants entre SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexions :

- La vérification de la cohérence globale des coûts dans un principe de fongibilité au cours de l'élaboration du CPPR puis du suivi ;
- La vérification de la cohérence globale de la provision pour risques dans un principe de fongibilité ;

- La gestion de la provision pour risques commune définie à [l'Article 4.3](#) de la présente Convention-cadre, entre les différentes Opérations et entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- La tenue des objectifs du Projet et de leurs éventuelles conséquences dans l'ensemble du ou des programmes de chaque Maître d'ouvrage ;
- la garantie du respect du budget global lié au périmètre du Projet ;
- La cohérence et de la continuité des engagements pris lors des phases précédentes ;
- La présentation intégrée des documents produits dans le cadre du dialogue institutionnel auprès des Partenaires financiers du Projet (Comité de pilotage, CSER, Comités technique et financier) et des échanges continus avec la DGITM, la Préfecture, la DREAL et la Région en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale ;
- Les processus de production communs permettant d'apporter une réponse assemblée et unifiée aux COPIL, COTEC et au CSER mis en œuvre dans le cadre de la SLNPCA au titre du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 :
 - Maitrise des risques communs et assemblés ;
 - Maitrise des coûts assemblés et échelonnement pluriannuel ;
 - Maitrise des délais assemblés ;
 - Maitrise de la complétude et de la qualité des dossiers (dont charte graphique) ;
- Les productions coordonnées et intégrées (hors pôles d'échanges) sur les périmètres des demandes de subvention européenne afin de maximiser la probabilité d'obtention du financement européen ;
- Les concertations intégrées du projet système déclaré d'utilité publique accessible et compréhensible par l'ensemble des acteurs, partenaires, élus, concitoyens. Chaque Maître d'ouvrage a une responsabilité de concertation sur son périmètre ;
- Les demandes d'autorisation environnementale et/ou réglementaire suivantes : actualisation du dossier d'enquête publique (étude d'impact, cahiers territoriaux), élaboration du dossier d'enquête parcellaire, exception faite des permis de construire des gares. Les autres autorisations non citées le seront sur le principe de la meilleure subsidiarité.
- L'ordonnancement des opérations pour la phase REA étudiée en AVP vis-à-vis des interfaces avec le Réseau Ferré National tant sur l'acceptabilité et dimensionnement des besoins capacitaires que la réservation des ressources Travaux, ainsi que la coordination avec les projets ferroviaires des axes concernés (HPMV, projets Direction Régionale des Gares, CPER, Régénération, etc.) ;
- Les marchés pris sur le budget chapeau des études AVP Phase 1 pour le périmètre restant en commun ;
- La garantie de la préservation des emprises foncières nécessaires aux installations du projet déclarées d'utilité publique à l'intérieur des emprises des Maîtres d'ouvrage (pas de projet contradictoire).

Le Coordonnateur Général instruit et émet un avis relatif à la cohérence globale des fonctionnalités, le planning, les enjeux réglementaires et les coûts du Projet sur le périmètre de la maîtrise d'ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage portée par la Région.

En sus de cette coordination générale assurée par l'Agence LNPCA à l'échelle du Projet des phases 1 & 2 LNPCA, une coordination spécifique entre les deux Maîtres d'ouvrage est mise en place pour chacune des Opérations avec la désignation d'un coordinateur par site.

SNCF Gares & Connexions contribue à cet objectif de bonne coordination. Elle communique en temps utile toutes les informations et documents utiles à la mission du Coordonnateur Général et répond à ses demandes dans les meilleurs délais. SNCF Gares & Connexions associe systématiquement le Coordonnateur Général aux réunions concernant les objets susceptibles d'avoir un impact sur le Projet.

Article 2.3 : Coordination avec d'autres Maîtrises d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à veiller à la bonne coordination des Opérations entre leurs périmètres respectifs.

SNCF Réseau veillera à la bonne coordination sur les opérations de SMR entre le Réseau Ferré National (RFN) et les opérations internes aux Sites de Maintenance et de Remisage.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à être vigilants sur la coordination avec d'autres opérations non comprises dans le Projet LNPCA mais pouvant entraîner des répercussions sur l'avancement des études et travaux du Projet LNPCA et réciproquement, notamment :

- le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) visant à déployer le système de signalisation ERTMS Niveau 3 hybride en amont de la mise en service des phases 1 & 2 du Projet LNPCA, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Un effort tout particulier est mis en œuvre afin de mettre en cohérence les calendriers de réalisation des projets LNPCA et HPMV, d'en assurer l'information auprès des Partenaires financiers et d'alerter sur les risques qui surviendraient. Cette articulation doit être accompagnée par une démarche très volontariste des financeurs de mettre en cohérence les échéanciers économiques des deux projets, y compris pour les investissements sur le matériel roulant ;
- Avec tous projets portés par les collectivités territoriales ou leurs opérateurs ayant pour objet des opérations d'aménagement ou de construction attenantes aux infrastructures ferroviaires et les gares constitutives du Projet LNPCA.

Cette coordination a pour limite la fourniture des données d'entrée par les tiers concernés (Région, collectivités, etc.) dans les délais requis pour mener cette mission.

Article 2.4 : Modalités de montage de projet

Dans le cadre de leurs procédures de marchés soumises au Code de la commande publique, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont responsables des modalités de désignation des titulaires permettant d'optimiser les coûts et les plannings de réalisation des différentes Opérations et groupes d'Opérations : marché de conception-réalisation, marché global de performance, allotissement... Au préalable à tout lancement des procédures de marchés, ils s'engagent à en partager le contenu ainsi que les modalités envisagées avec les Partenaires financiers en Comité de pilotage, en Comité technique et en Comité de suivi des

risques et des engagements afin que les Co-financeurs puissent le cas échéant exprimer un avis. Les Partenaires financiers pourront également avoir un accès sans réserve aux cahiers des charges et le droit à disposer d'une copie de ces documents dans la limite des clauses de confidentialité prévues à l'[Article 15](#).

Le partage des données sur les marchés doit être accompagné de la signature d'accord de confidentialité par les membres du COTEC et du CSER, en lien avec l'enjeu de confidentialité des procédures marchés.

Article 3 : Instances de gouvernance

Les Parties conviennent que le Projet des phases 1 & 2 LNPCA doit faire l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux Partenaires financiers et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence, la participation et la performance des acteurs du Projet.

Cette gouvernance doit notamment disposer de la capacité à :

- identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- adapter le planning des Opérations en fonction des ressources financières ;
- faire évoluer le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités ;
- négocier avec les Maîtres d'ouvrage du Projet et le MOA SMR les conditions de réalisation de chaque Opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau... ;
- participer en accord avec les Maîtres d'ouvrage du Projet à la définition des stratégies d'allotissement dans le domaine des achats, ou encore celle des procédures d'autorisation ;
- participer au contrôle et suivi du Projet dans les conditions prévues dans la présente Convention-cadre et en particulier à l'Article 3.3 ;
- s'agissant des Opérations faiblement interfacées avec le réseau en exploitation, contribuer à la définition avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de celles qui font l'objet de marchés globaux (marché de conception-réalisation, de performance, de partenariat, voire concession ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad-hoc), conformément à l'[Article 2.4.](#) ;
- s'agissant des opérations de SMR, la Région se positionnera exclusivement comme maître d'ouvrage dans le cadre de toutes les instances de gouvernance pour éviter tout conflit d'intérêts.

Les Parties rappellent que le Directeur général de la SLNPCA est l'interlocuteur unique pour les collectivités territoriales ou groupement de collectivités territoriales financeurs au titre de l'exécution de la présente Convention-cadre. Les collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales financeurs restent les interlocuteurs des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR dans le cadre des instances de gouvernance du Projet LNPCA définies aux Articles [3.1](#), [3.2](#) et [3.4](#) de la présente Convention-cadre.

Cette gouvernance se matérialise par plusieurs comités, dont la composition et les modalités de fonctionnement sont définies aux articles suivants.

Article 3.1 : Comité de pilotage

L'article 1^{er} V de l'Ordonnance du 2 mars 2022 et l'article 20 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA instituent un Comité de pilotage (ci-après dénommé le « COPIL ») veillant au bon déroulement de la réalisation du Projet et assurant les décisions et arbitrages nécessaires ou préparant ceux-ci quand la décision relève du Gouvernement. Le COPIL est le garant de la mise en œuvre de la présente Convention-cadre. Il est composé des personnes suivantes :

- le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL, ou son représentant ;
- le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL, Co-financeur, et le cas échéant maître d'ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage ou son représentant ;
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeuse ou son représentant et des maires des villes-centre des métropoles concernées ou leur représentant ;
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant ;
- le représentant de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- la Directrice générale de SNCF Gares & Connexions ou son représentant ;
- le Président du Comité technique et financier ;
- le Coordonnateur Général du Projet des phases 1 & 2 LNPCA.

Le COPIL a pour objet :

- de veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention-cadre et les Conventions de financement qui seront établies pour chaque Opération de la LNPCA ;
- s'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région veillent à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du Projet.
- de suivre les engagements de la Convention-cadre notamment concernant les délais de réalisation des études et travaux ;
- de déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;
- de s'accorder sur les orientations du Projet LNPCA et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région ou les Partenaires financiers jugent utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constatent un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à

objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant, le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant ;

- de valider le programme fonctionnel, technique et d'exploitation sur proposition du COTEC ;
- d'approuver toute modification de programme demandée par un Co-financeur, un Maître d'ouvrage ou le MOA SMR ou un tiers, notamment les modifications de programme fonctionnel, technique et d'exploitation, après analyse de sa faisabilité et de son impact ;
- d'approuver la méthodologie de concertation définie par les Maîtres d'ouvrage et les bilans des concertations menées.

Le COPIL se réunit au minimum une fois par semestre afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, calendaire etc.) ou à la demande de l'un des Co-financeurs, l'un des Maîtres d'ouvrage, du MOA SMR, ou du Coordonnateur Général du Projet.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent au COPIL, dans des délais raisonnables et au plus tard une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet des Conventions de financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final Prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

Le Coordonnateur Général assure l'organisation et le secrétariat du COPIL.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions, de la Région ou d'un Co-financeur, le COPIL peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par le Coordonnateur Général avec l'aval des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR pour le périmètre le concernant, et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des membres du COPIL, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les membres du COPIL à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en question les termes des Conventions de financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit décidé lors du COPIL puis conclu entre les Partenaires financiers et les maîtres d'ouvrage concernés.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettront également en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et/ou travaux et la consommation des crédits, en euros constants et en euros courants. La Région pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage la concernant s'engage à compléter et mettre à jour ledit tableau.

Le COPIL pourra être saisi par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Coordonnateur Général, la Région ou par les Comités de coordination métropolitaine pour examiner les sujets nécessitant un arbitrage spécifique.

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL pourra saisir, à son initiative ou à la demande d'un des membres du COPIL, le ministre chargé des transports pour prendre les décisions que rendrait nécessaires la bonne exécution de la présente Convention-cadre.

Dans le cas où les Partenaires financiers n'arrivent pas à trouver un accord lors du COPIL sur les conditions de poursuite du Projet, ils mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce désaccord.

En cas de désaccord des Partenaires financiers, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité à l'[Article 5.6](#)), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends de la présente Convention-cadre à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au COPIL.

Article 3.2 : Comité technique et financier

Le Comité technique et financier (COTEC) est composé des représentants techniques des Partenaires financiers, du Coordonnateur général du Projet, de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.

Le COTEC se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin.

Le Coordonnateur Général du Projet assure l'organisation et le secrétariat du COTEC.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, chacun pour leur périmètre, fournissent au moins une (1) semaine avant chaque réunion du COTEC les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final Prévisionnel LNPCA actualisé, en euros constants et euros courants. Le COTEC se réunit également préalablement à la tenue d'une réunion du Comité de pilotage.

Ce COTEC a notamment pour objet :

- l'établissement, dans le cadre de groupes de travail définis ci-après, du programme fonctionnel, technique et d'exploitation pour chaque Opération, en particulier pour les gares ;
- le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région et le Coordonnateur Général, et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues avec les Co-financeurs ;
- d'instruire et de préparer les décisions à prendre en COPIL ;
- le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- le suivi de l'évolution du Coût Final Prévisionnel LNPCA ;
- le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;
- la présentation de l'avancement des actions de concertation continue ;
- le partage sur la situation à date du Projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au Projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la provision pour

risques, et son impact sur le Coût Final Prévisionnel LNPCA, en vue d'alerter le COPIL sur tout risque de dépassement ;

- le partage en lien avec les Comités de coordination métropolitaine, des interactions avec les projets en interface avec le Projet LNPCA, et – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;
- le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Le COTEC peut émettre un avis sur les cahiers des charges des marchés principaux d'études et/ou travaux à savoir :

- pour les études les principaux marchés de Maîtrise d'œuvre dont le montant est supérieur à 10 M€ HT ;
- pour les travaux les principaux marchés de travaux dont le montant est supérieur à 50 M€ HT.

Le contenu des cahiers des charges pourra ainsi être ajusté dans le cadre d'un dialogue partenarial avec SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région. En cas d'écart entre la décision d'un Maître d'ouvrage ou du MOA SMR et l'avis formalisé par le COTEC, le Maître d'ouvrage ou le MOA SMR explique les raisons de ces écarts. Les cahiers des charges sont transmis aux membres du COTEC au moins dix (10) jours avant la date de la réunion du COTEC où ils seront discutés. Le président du COTEC rapporte devant le COPIL ces éventuelles divergences.

Un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par le Coordonnateur Général du Projet avec l'aval des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR selon l'Opération concernée, et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des membres du COTEC, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les membres du COTEC à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le COPIL ci-avant.

Pour l'établissement du programme fonctionnel, technique et d'exploitation de chacune des gares, le COTEC désigne pour chaque gare un atelier chargé d'émettre des propositions sur ledit programme dans le respect des Coûts prévisionnels provisoires de réalisation du Projet et du planning du Projet. Pour chaque Opération, le COTEC identifie les écarts de programme par rapport à celui précisé en annexe des conventions de financement des études d'AVP.

Les groupes de travail seront constitués :

- des membres du COTEC ;
- des collectivités compétentes.

Article 3.3 : Comité de suivi des engagements et des risques (CSER)

En application de l'article 21 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA, un Comité de suivi des engagements et des risques (ci-après « CSER ») est instauré. Il est en charge, sur la base des informations périodiques présentées par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, d'examiner les évolutions importantes liées à la réalisation du Projet,

de statuer et de donner sa position au COPIL sur les alertes et les risques et de proposer en tant que de besoin des audits ou expertises indépendantes.

Il s'intéresse notamment aux modalités d'attribution des contrats d'études détaillées, de travaux, de fournitures et autres services, pour les marchés les plus importants, à l'évolution constatée et prévisionnelle des coûts du Projet, aux risques et aléas et aux moyens d'y faire face.

En ce qui concerne les marchés, les membres du CSER seront tenus individuellement à des obligations de confidentialité visant à préserver la sécurité juridique de ces marchés soumis aux dispositions du Code de la commande publique, dans la limite des clauses de confidentialité prévues à l'[Article 15](#).

Le CSER est coprésidé par la SLNPCA et l'Etat, en présence du Président du COTEC. Le Coordonnateur Général est rapporteur et secrétaire du comité. Il comprend dix membres au moins :

- trois représentants des membres du conseil d'administration de la SLNPCA, désignés par son conseil d'administration ;
- trois représentants de l'Etat : deux désignés par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et un désigné par le ministre chargé des transports ;
- Le Coordonnateur Général du Projet des phases 1 & 2 LNPCA ;
- un représentant de SNCF Réseau ;
- un représentant de SNCF Gares & Connexions ;
- un représentant de la Région (en ce qui concerne les SMR, le représentant de la Région se positionne exclusivement en tant que maître d'ouvrage)
- au moins une personnalité qualifiée désignée par le conseil d'administration de la SLNPCA, qui peut déjà être en son sein.

Les membres du CSER peuvent inviter toute personne susceptible de contribuer aux sujets mis à l'ordre du jour dans leur champ de compétences à assister aux séances du comité. En cas d'absence ou d'empêchement à une séance du comité, chaque représentant désigne lui-même un suppléant.

Le comité désigne un rapporteur parmi ses membres et se réunit à l'initiative de l'un de ses membres. Il adopte son propre règlement intérieur. Le comité désigne un rapporteur parmi ses membres, qui rapporte auprès du COPIL, de la commission des investissements mentionnée à l'article 10 du décret susmentionné ou directement auprès du conseil d'administration de la SLNPCA.

Article 3.4 : Comités de coordination métropolitaine

Des comités de coordination métropolitaine sont mis en place à l'initiative de chacune des métropoles concernées par le Projet LNPCA dès la phase d'études AVP, conformément à l'article 22 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA. Les Comités de coordination métropolitaine ont pour objet le dialogue entre les territoires (représentants des financeurs et non-financeurs) et les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR le cas échéant. Il s'agit de veiller à l'écoute de l'ensemble des parties prenantes, dont notamment les responsables de projets urbains et de mobilité environnants et à les associer au suivi de la réalisation du Projet LNPCA. Cela passe par la bonne articulation du management du Projet LNPCA avec la stratégie

d'aménagement des territoires concernés, et la parfaite prise en compte des intérêts économiques, sociaux et environnementaux de ceux-ci par tous les acteurs.

Ces comités pourront être extra-métropolitains compte tenu du périmètre couvert par les aménagements du Projet LNPCA et constitutifs des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de Services Express Régionaux Métropolitains.

Les Comités de coordination métropolitaine ont pour objectifs principaux :

- informer les parties prenantes locales de l'avancement du Projet en phase conception et réalisation et des éventuelles difficultés rencontrées qui nécessitent de futurs arbitrages ;
- assurer la bonne connaissance et la bonne intégration, dans l'espace et dans le temps, des différents projets des territoires où des tiers pour articuler au mieux la gestion des interfaces entre le Projet LNPCA et les opérations d'autres maîtres d'ouvrage afin de minimiser leur incidence réciproque, y compris en phases de travaux ;
- maximiser les impacts positifs à l'échelle du territoire « métropolitain » du Projet LNPCA et des projets environnants ;
- maîtriser les risques du Projet LNPCA et des projets environnants ;
- partager avec l'ensemble des partenaires du Projet LNPCA les enjeux, problématiques et orientations exprimées par les acteurs locaux dans le cadre de la réalisation dudit Projet afin d'engager une réflexion et aboutir à des solutions partagées.

Sont membres de droit des Comités de coordination métropolitaine : les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR pour le périmètre seul des SMR, l'Etat, les Métropoles, la Région, les Départements concernés et SNCF Immobilier. En configuration extra-métropolitaine, s'y ajoutent les communautés d'agglomérations Co-financeurs et les établissements publics de coopération intercommunales concernés par les aménagements du Projet LNPCA concourant à un service express régional métropolitain et/ou autorité organisatrice de la mobilité.

Les membres de chacun des Comités de coordination métropolitaine peuvent proposer d'inviter toute personne susceptible de contribuer aux sujets mis à l'ordre du jour, dans son champ de compétences, à assister aux séances du comité. En cas d'absence ou d'empêchement à une séance du comité, chaque représentant désigne lui-même un suppléant.

Chaque comité est organisé et co-présidé par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) métropolitain concerné, et les Maîtres d'ouvrage, et le MOA SMR pour le périmètre des SMR, qui arrêtent l'ordre du jour.

Chaque comité se réunit à la demande de l'EPCI Métropolitain Co-financeurs du Projet LNPCA, ou à la demande des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR.

Le secrétariat est assuré par le Coordonnateur Général de l'Agence LNPCA.

Le Comité de pilotage du Projet LNPCA est informé régulièrement des travaux et conclusions des réunions des Comités de coordination métropolitaine et lorsque celles-ci sont susceptibles d'entraîner une évolution du Projet, les suites à leur donner font l'objet d'une décision prise en COPIL LNPCA.

Le périmètre géographique de chacun des comités peut évoluer à la demande de ses membres en fonction de la localisation des aménagements du Projet LNPCA.

Chacun des comités adopte son propre règlement intérieur.

Article 3.5 : Commission relative à l'optimisation des ressources financières

Le II de l'article 5 de l'ordonnance du 2 mars 2022 prévoit que la Convention-cadre intègre une clause de révision concernant les ressources financières dont l'utilisation serait permise par les lois et règlements en vigueur, ainsi que la possibilité d'examiner, par une commission ad hoc, et tout au long de la période d'existence de la SLNPCA, les sources d'optimisation des ressources financières, notamment la recherche de nouvelles sources de contributions en dehors de celles des membres de la SLNPCA, dans le respect des dispositions prévues par l'article 6 de l'ordonnance.

La composition et les modalités de fonctionnement de cette commission seront fixées en COPIL.

Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning

Article 4.1 : Définition et contenu du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) et du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR (CPPR SMR)

L'Enveloppe Financière Prévisionnelle (EFP) figure dans le Protocole d'intention de financement signé par l'ensemble des Partenaires Financiers, hors Union Européenne, en décembre 2021.

Le CPPR et le CPPR SMR sont déterminés à l'issue des études AVP. Ils engageront respectivement les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR et constitueront la référence d'entrée des principales Conventions de financement PRO, PRO-REA ou convention de conception réalisation. De manière exceptionnelle pour des raisons de planning pour des montants limités, des conventions anticipées pourront être conclues sans connaître le CPPR ou CPPR SMR.

Les CPPR et CPPR SMR comprennent toutes les dépenses nécessaires aux études et/ou aux travaux aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, de communication (dont maisons du projet), le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ; la décomposition des coûts distingue au minimum : dévoiement de réseaux, travaux préparatoires (dont dépollution, démolition, archéologie préventive), aménagement des bases travaux, relogements, reconstitution d'ouvrages ou d'aménagements, ouvrages d'art, gares, quais, aménagement des espaces publics, stationnement, plate-forme, voies ferrées, aiguilles, traverses et ballast, caténaires, signalisation, alimentation en énergie de traction (sous-stations), courants faibles et PCC, opérations induites (opérations de voirie et de stationnement, opérations architecturales et urbaines).
- La Provision pour Risques.
- Les frais de maîtrise d'œuvre.
- Les frais de maîtrise d'ouvrage.

- Les frais complémentaires de maîtrise d'ouvrage et d'acquisitions de données.

Les CPPR et CPPR SMR constituent le coût identifié en fin d'AVP par les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR qui portent la responsabilité chacun sur leur périmètre.

Le Coordonnateur Général du Projet est chargé de piloter le CPPR des Maîtres d'ouvrage et d'alerter les Co-financeurs sur la cohérence d'ensemble incluant le CPPR SMR sous maîtrise d'ouvrage Région.

Dans les Conventions de financement REA, le CPPR et le CPPR SMR restent les coûts de référence, éventuellement ajustés, avec l'accord des Co-financeurs par le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation (CPDR) évalué en fin d'études PRO.

Article 4.2 : Décomposition prévisionnelle des Conventions de financement

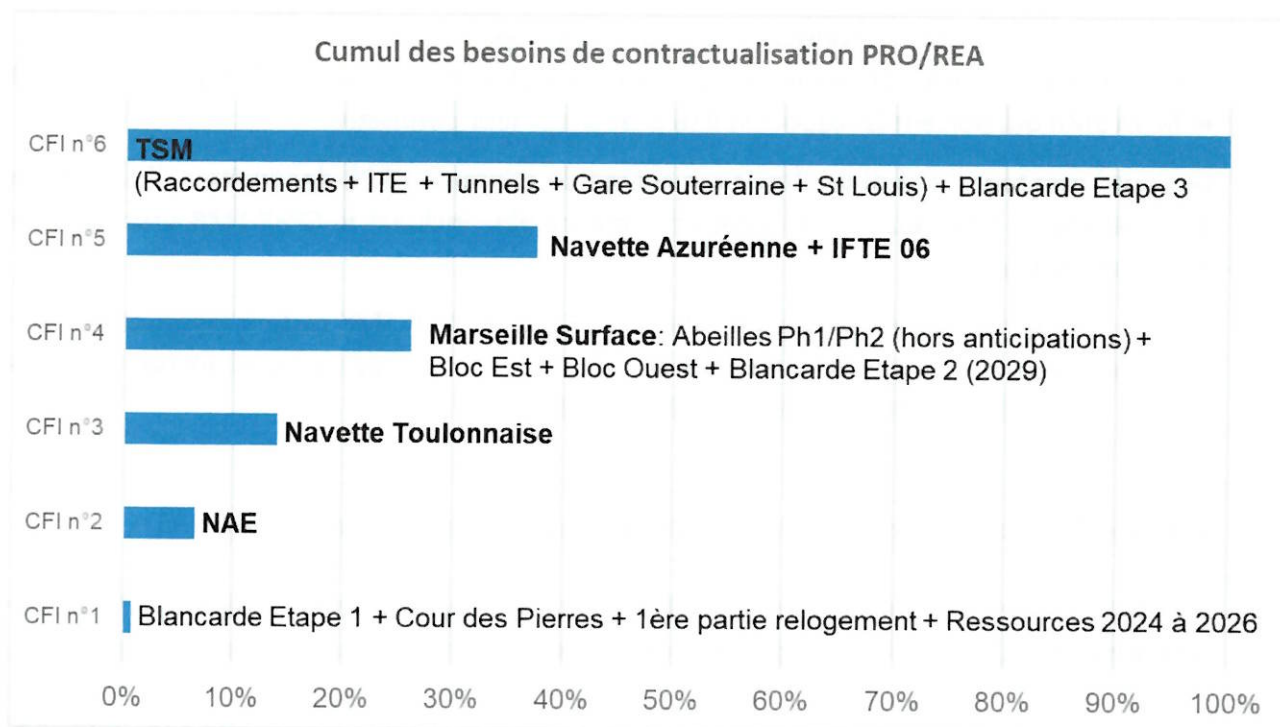
Plusieurs Conventions de financement PRO/REA seront nécessaires en application de la Convention-cadre. Ces Conventions de financement peuvent couvrir une ou plusieurs Opérations.

En tout état de cause, ces Conventions de financement doivent correspondre à un ensemble fonctionnel « autoporteur » avec un programme homogène garantissant à l'issue des travaux un système sûr au sens de :

- sa complétude technique ;
- son exploitabilité et sa maintenabilité ;
- la garantie de fonctionnalités au moins équivalentes au service préexistant. Il est précisé qu'à l'achèvement de la phase 1, le service cible décrit dans la DUP est dû : dessertes en phase 1 du nœud marseillais et navette toulonnaise.

A titre indicatif, il est prévu à ce stade de décomposer les Conventions de financement des Maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions comme suit :

- Une convention PRO/REA Travaux Anticipés Phase 1
- 5 conventions PRO/REA sur un périmètre fonctionnel autoporteur :
 - CFI PRO/REA NAE (Nice Aéroport) ;
 - CFI PRO/REA Navette Toulonnaise ;
 - CFI PRO/REA Marseille Surface ;
 - CFI PRO/REA Navette Azuréenne ;
 - CFI PRO/REA TSM (Traversée Souterraine de Marseille).



D'autres Conventions de financement seront nécessaires à la complétude du Projet des phases 1 & 2 LNPCA. Ce sont celles relatives aux opérations afférentes aux Sites de Maintenance et de Remisage dont la Région est le maître d'ouvrage. A la suite des études AVP, le MOA Région s'engagera sur les CPPR spécifiques (CPPR SMR) à ses opérations.

Article 4.3 : Les Provisions pour Risques et l'analyse de risques

Les Provisions pour Risques globale des Maîtres d'ouvrage SNCF, donc hors périmètre des SMR, sont ventilées en deux composantes :

- Une composante qui affecte à chaque Maître d'ouvrage une Provision pour Risques spécifique pour la gestion des risques afférents à leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage ;
- Une composante qui affecte une Provision pour Risques commune aux deux Maîtres d'ouvrage pour la gestion des risques communs. Cette Provision pour Risques commune est identifiée en cours d'AVP et proposée en transparence aux Partenaires financiers.

La Provision pour Risques commune couvre elle-même deux composantes :

- Des risques communs à toutes les Opérations d'une même Phase ;
- Des risques communs aux Maîtres d'ouvrage sur le périmètre de chaque Convention de financement.

Les principes de cette Provision pour Risques commune et son mode d'activation sur le périmètre d'une phase sont les suivants :

- Affectation de la Provision pour Risques commune de la Phase 1 sur la CFI PRO/REA NAE dans le budget du Coordonnateur Général ;

- Affectation de la Provision pour Risques commune de la Phase 2 sur la 1^{ère} CFI PRO/REA de la phase 2 dans le budget du Coordonnateur Général ;
- Déblocage de la Provision pour Risques commune de la Convention de financement en cours d'exécution sur décision du Coordonnateur Général ;
- Déblocage de la Provision pour Risques commune de la même phase (affectée à la première convention de financement de la phase) sur proposition du Coordinateur Général avec l'accord du COPIL.

Les Provisions pour Risques sont suivies en transparence totale avec les Partenaires financiers.

Elles résultent d'une analyse de risques qui fait l'objet d'un processus partagé entre les Maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers. Ce processus peut être résumé de la manière suivante :

- Partage et évaluation des risques avec les Partenaires financiers en cours d'AVP ;
- Sur la base de l'échange précédent en 2^{ème} partie de phase AVP :
 - Information sur les risques par les Maîtres d'ouvrage ;
 - Partage de l'évaluation du montant des Provisions pour Risques sur la base de plusieurs méthodes de management de projet ;
 - Validation du montant par les Maîtres d'ouvrage et le Coordonnateur Général ;
- Sur la base de l'échange précédent, à compter des phases PRO/REA :
 - Suivi au fil de l'eau des risques par des réunions spécifiques et présentation au CSER puis au COPIL ;
 - Information des Partenaires financiers de l'utilisation de la Provision pour Risques spécifique par Maître d'ouvrage.
- Présentation au COPIL pour validation de la proposition d'utilisation de la Provision pour Risques Commune à la même phase par le Coordonnateur Général en dehors de celles communes aux deux Maîtres d'ouvrage de chaque convention de financement.

Le processus décrit ci-dessus s'applique exclusivement aux Maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les Provisions pour Risques du MOA SMR et leurs mécanismes seront précisés dans les Conventions de financement afférentes.

Article 4.4 : La fongibilité des coûts

Les Parties conviennent d'un principe de fongibilité des coûts dont les Provisions pour Risques selon les modalités décrites ci-après, de sorte qu'elle puisse constituer un outil d'optimisation permettant de mutualiser la gestion des risques sur le Projet et non aux bornes de chaque Opération. Cette fongibilité s'applique pour les coûts et la Provision pour Risques spécifique à chacun des Maîtres d'ouvrage ainsi qu'entre Opérations, les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage confondus.

Ce principe de fongibilité est également applicable aux bornes du périmètre de maîtrise d'ouvrage du MOA SMR pour les Opérations qui le concernent.

A cet effet, les modalités suivantes s'appliquent :

- Les Maîtres d'ouvrage s'engageront chacun sur le CPPR (incluant les PR) et le MOA SMR s'engagera sur le CPPR SMR, à l'issue des études AVP qui sont en cours à la date de signature de la Convention-cadre ;
- Les Maîtres d'ouvrage pour leurs périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage et le Coordinateur Général pour le Projet, pilotent le CPPR et le MOA SMR pilote le CPPR SMR, en totale transparence avec les Partenaires financiers au fil de l'eau.

Les Conventions de financement doivent prévoir que, si les risques sont éteints pour la ou les Opérations qu'elle couvre, le budget non consommé afférent au CPPR (incluant Provision pour Risques spécifique à chacun des Maîtres d'ouvrage) soit réaffecté aux Conventions de financement suivantes.

De la même manière, le ou les Convention(s) de financement du périmètre des SMR doi(ven)t prévoir que, si les risques sont éteints pour la ou les Opérations qu'elle(s) couvre(nt), le budget non consommé afférent au CPPR SMR soit réaffecté aux Conventions de financement suivantes le cas échéant.

Dans l'hypothèse où les Maîtres d'ouvrage ou la Région souhaiteraient bénéficier du principe de fongibilité globale entre les Opérations du périmètre des SMR et les Opérations des Maîtres d'ouvrage, la Région, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à discuter du principe et des modalités de mise en œuvre. En cas d'accord sur ces principes, ces modifications donneront lieu à un avenant à la présente Convention-cadre.

Article 4.5 : Composition des frais de maîtrise d'ouvrage

Les frais complets de maîtrise d'ouvrage comprennent notamment les missions suivantes :

- organisation de chaque Opération,
- direction et supervision de la maîtrise d'œuvre,
- contrôle technique du maître d'œuvre,
- relations avec les instances indépendantes et de contrôle (EPSF, AE, SDIS, DRAC...)
- préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,
- signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
- préparation et gestion des demandes de subventions européennes,
- gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
- gestion foncière,
- gestion administrative,
- gestion contractuelle
- gestion des systèmes d'information
- actions en justice,
- gestion comptable et des règlements,
- gestion des relations avec les Co-financeurs,
- conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
- évaluations économiques et socio-économique,
- réalisation de reporting,
- clôture de projet.

Article 4.6 : Conditions économiques de référence

Le CPPR, le CPPR SMR et le CFP sont évalués en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « conditions économiques de référence ».

Article 4.7 : Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de chaque Opération ou groupe d'Opérations financée dans le cadre des Conventions de financement et exprimé en euros courants.

Les Conventions de financement devront définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation, dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

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

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

Les indices de référence qui seront utilisés dans le cadre des Conventions de financement pour déterminer le Besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation sont les suivants :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : rubrique A (foncier), B1 (travaux), B2 (SLG), B3 (Fournitures), C (PR)
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : rubrique D (MOE), E (MOA) et F (frais complémentaires MOA)
- indice BT01 : équivalent à TP01 en matière de rubrique

Les hypothèses d'évolution des indices à la date de signature de la Convention-cadre sont les suivants :

- taux d'indexation du TP01, de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024, puis 3,5 % par an à compter de 2025 ;
- taux d'indexation de l'ING, de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, de 2,5 par an à compter de 2025.
- taux d'indexation du BT01, de 5% en 2023, 4% en 2024, puis 3,5% par an à compter de 2025,

Ils seront mentionnés dans chaque Convention de financement et seront réactualisés selon les modalités prévues au présent Article et l'[Article 4.8](#) ci-dessous.

Article 4.8 : Plan de financement des études de niveau projet, des acquisitions foncières et des travaux des phases 1 & 2 de la LNPCA

Les Parties s'accordent sur le plan de financement cible suivant pour les phases PRO et REA des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur :

Plan de financement	Clé de répartition (%)
Etat	40 %
Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	40 %
Union européenne	20 %

Ce plan de financement s'appliquera au CPPR et au CPPR SMR lorsqu'ils seront déterminés à la fin des études AVP et présentera, à cette date, pour chaque phase du Projet, l'engagement financier de chaque Co-financeur en pourcentage du Besoin de financement, en euros courants.

En cas de non-obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, le plan de financement sera revu conformément aux dispositions de l'[Article 4.11](#).

Le Plan de financement de chaque Convention de financement doit à tout moment couvrir fonctionnellement l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ainsi que celui de la Région et validé par le Comité de pilotage, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté par les Parties afin de couvrir fonctionnellement l'intégralité du Besoin de financement d'une Opération du Projet ou de plusieurs Opérations du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Opérations.

En tout état de cause, le COPIL et le CSER sont saisis au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des Co-financeurs également.

L'application de ce plan de financement et les modalités de son évolution sont régies :

- pour ce qui concerne les coûts du Projet et leur prise en charge, par l'Article 5 relatif à la « gestion des écarts et des risques financiers » de la présente Convention-cadre.
- pour ce qui concerne les Co-financeurs et leur niveau de participation, par le financement européen.

Article 4.9 : Financement de l'Etat

L'Etat s'engage à apporter sa contribution sur la base du CPPR et du CPPR SMR et sur sa part du Besoin de financement en euros constants et courants (incluant l'actualisation de l'indexation), stabilisé en fin d'études AVP, conformément à la programmation pluriannuelle des investissements décidée à l'issue du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2023.

La contribution de l'Etat se fera au titre de l'AFIT France et sera versée au fur et à mesure des appels de fonds effectués par les Maîtres d'ouvrage et prévus dans les Conventions de financement.

Article 4.10 : Financement de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

La SLNPCA s'engage à apporter sa contribution sur la base du CPPR et du CPPR SMR : et sur sa part du Besoin de financement en euros constants et courants (incluant l'actualisation de l'indexation), stabilisée en fin d'études AVP.

Le financement de la SLNPCA sera apporté au fur et à mesure des appels de fonds effectués par les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR et prévus dans les Conventions de financement.

Conformément à l'article 6 de l'ordonnance du 2 mars 2022, les crédits sur lesquels sont assis les appels de fonds seront mis en place sur la base des ressources suivantes :

- participations annuelles, inscrites en section d'investissement, des collectivités territoriales, autorités étrangères ou Etats-tiers membres de la SLNPCA. Ces participations et leurs modalités de versement sont régies par des conventions particulières signées entre la SLNPCA et ses membres ;
- produits de la fiscalité en application des articles 75 et 76 de la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 ;
- produits des emprunts contractés par l'établissement public local ;
- produits financiers.

Article 4.11 : Financement européen

Article 4.11.1 : Stratégie des parties

Les Parties s'accordent sur les orientations stratégiques suivantes :

- réaliser un reporting régulier auprès de la Commission européenne sur l'avancement des projets de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et Haute Performance Marseille Vintimille en rappelant leurs spécificités et bénéfices attendus et évalués ;
- élaborer une stratégie de communication sur les projets afin d'affirmer leur intérêt européen ;
- formuler des attentes et des propositions communes dans le processus d'élaboration des règlements et des budgets mis en place pour chaque programmation ;
- formuler et argumenter des demandes pour rendre éligibles les projets de pôles d'échanges multimodaux dans les financements MIE / CEF ;

- mettre en place les conditions d'une meilleure coordination des projets ferroviaires sur l'axe Barcelone – Gênes du corridor Méditerranée du RTE-T avec l'Italie et l'Espagne ;
- réfléchir à l'élaboration d'un acte d'engagement de long terme de l'Union européenne sur les projets LNPCA et HPMV ;
- répondre à tous les appels à projets MIE / CEF pour les Opérations entrant dans leurs conditions d'éligibilité avec une vision pluriannuelle sur le périmètre des dossiers déposés en fonction de l'avancement des différentes Opérations et phases du Projet.

Article 4.11.2 : Engagements des parties

a) Engagement des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR

En ce qui concerne le financement européen attendu, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ainsi que la Région pour les Opérations relevant de son périmètre de maîtrise d'ouvrage, constituent et déposent, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Les Co-financeurs s'engagent à fournir aux Maîtres d'ouvrage et au MOA SMR dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou de l'Opération, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région déposent la demande de financement européen le plus tôt possible.

S'agissant du refus de la demande de financement européen ou si le montant du financement européen accordé est inférieur au montant demandé, les Maîtres d'ouvrage et la Région ne supportent aucune responsabilité vis-à-vis des Co-financeurs. Toutefois, si l'absence de financement européen a pour cause directe et certaine un manquement ou carence manifeste entraînant un dépôt hors délai de la demande de financement européen, et ce indépendamment des conditions de remise par l'Etat de sa lettre d'accompagnement, les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'Article 6, pourront s'appliquer.

Par ailleurs, si la décision de refus du financement européen mentionne l'absence d'un document clairement identifié dans les référentiels européens définissant le dossier de demande, la carence des Maîtres d'ouvrage ou de la Région sera constituée engageant ainsi leur responsabilité ; les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'article 6, pourront s'appliquer.

S'agissant du respect par les Maîtres d'ouvrage et la Région des conditions de l'octroi du financement européen une fois celui-ci obtenu, les Maîtres d'ouvrage et la Région pourront voir leur responsabilité engagée dès lors qu'il est démontré que la suppression en tout ou partie du montant du financement européen a pour cause directe et certaine un manquement ou carence manifeste lié à :

- l'absence de respect des exigences de justification et de comptabilisation posées par les procédures de subvention européennes,
- l'absence de respect de toutes les dispositions que ce financement européen implique (notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative aux projets).

Pour ces manquements, les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'Article 6, pourront s'appliquer.

En dehors de ces cas de manquements, la responsabilité des Maîtres d'ouvrage ne sera pas engagée.

b) Engagements de l'Etat, de la SLNPCA et de ses membres

L'Etat et la SLNPCA s'engagent à :

1. contribuer à l'élaboration de la stratégie de dépôt,
2. valider la stratégie élaborée,
3. participer aux réunions de préparation des dossiers,
4. assurer une relecture et contribuer à l'amélioration des réponses aux appels à projet,
5. fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution du dossier de demande de financement européen,
6. valider le dossier de financement européen auprès de l'Union Européenne.

Pour ce faire, ils mettront en œuvre les moyens humains nécessaires pour respecter ces engagements.

La SLNPCA s'engage à répondre formellement à la demande d'avis des Maîtres d'ouvrage et de la Région sur les dossiers de demande de subvention si les conditions de délai de transmission prévu au point c) sont respectées. La SLNPCA incitera ses membres à apporter également leur contribution directe aux dossiers de demande.

c) Modalités de suivi et de contrôle du respect des engagements des Maîtres d'ouvrage par les Co-financeurs

Les dispositions du présent Article n'ont vocation qu'à régir les demandes postérieures à la signature de la présente Convention-cadre, à priori à partir de l'appel à projets 2023.

Les Parties ont validé ensemble les dossiers qui ont été déposés antérieurement à l'entrée de la présente Convention-cadre.

Les Maîtres d'ouvrage transmettront au plus tard trois (3) mois après la notification de la présente Convention-cadre aux Co-financeurs les procédures et moyens prévus et mis en œuvre pour la demande et gestion de subventions européennes, et le cas échéant à l'issue de la révision de ces procédures.

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR organiseront des réunions préparatoires, auxquelles seront conviées les Co-financeurs, au moins trois (3) mois avant l'ouverture de l'appel à projets, afin de définir le périmètre du dossier et les principaux éléments constitutifs de la demande de subvention

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR transmettront les projets de dossier de demande de subvention aux Co-financeurs au moins trente (30) jours francs avant la date prévue de dépôt. Les Co-financeurs disposeront de dix (10) jours francs pour apporter leurs commentaires ou contributions que les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR s'engagent à prendre en considération et à défaut, en fournissant les raisons de la non prise en compte.

Article 4.11.3 : Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, à SNCF Gares & Connexions et/ou à la Région, le Besoin de financement de l'Opération ou de l'ensemble d'Opérations, dont le financement est contractualisé par des Conventions de financement, doit à tout moment être intégralement couvert par les Co-financeurs.

Le calendrier des appels de fond des Co-financeurs est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et/ou la Région en tant que maître d'ouvrage des sites de maintenance et de remisage.

En cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Co-financeurs s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet. Ces contributions feront l'objet d'appels de fonds complémentaires.

Article 4.11.4 : Gestion de la subvention européenne obtenue

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région chacun pour leur périmètre de maîtrise d'ouvrage assurent la gestion administrative du financement européen obtenu.

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

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne obtenue.

Les Maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et le MOA SMR s'engagent à respecter toutes les dispositions que ce financement implique en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au projet mais aussi de respect des règles et procédures, notamment en matière d'achat et de contractualisation, de reporting et de production de justificatifs.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent au plus tôt, après en avoir reçu notification, aux Co-financeurs un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont ils sont bénéficiaires.

Article 4.11.5 : Réduction du financement européen après son versement

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

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

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de revenir sur le montant de la subvention versée au titre du Projet, les Co-financeurs s'engagent à maintenir tout au long de la ou des Conventions de financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement, et ce jusqu'à l'atteinte de leur engagement prévu dans le plan de financement cible visé à l'[Article 4.8](#) et exprimé en euros courants sur la base du CPPR et du CPPR SMR à leur date de détermination.

Si le Besoin de financement est amené à dépasser cet engagement, la procédure prévue au [4.11.7](#) est engagée.

Article 4.11.6 : Frais

Les frais de préparation du dossier de la demande de financement européen et les frais de gestion relatifs à la mise en œuvre du financement sont intégrés dans le coût du Projet ou de l'Opération ainsi financé au titre des frais de maîtrise d'ouvrage visés à l'Article 4.5. Ils intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

Article 4.11.7 : Revoyure entre les Co-financeurs en cas de difficulté d'obtention des subventions européennes attendues

Dans le cas où il apparaîtrait que le financement européen ne couvrirait pas les 20% attendus dans le Plan de financement, les Parties se concerteront, dès notification de la non-attribution ou de l'attribution partielle, pour rechercher les meilleurs ajustements à apporter à la suite du Projet.

Les Conventions de financement ne pourront tenir compte que du montant des subventions européennes notifiées avec son échéancier de versements attendus.

Compte tenu de son volume financier, la garantie du financement complet (y compris le financement européen) de la Convention de financement relative à la Traversée Souterraine de Marseille (TSM) devra être acquise avant la conclusion de celle-ci.

Dans la mesure où, chaque Convention de financement comporte un programme homogène garantissant à l'issue des travaux un système sûr, exploitable et maintenable dans les conditions décrites à l'[Article 4.2](#), une Convention de financement une fois signée ne peut être remise en cause par la non-obtention de financement européen ou leur insuffisance. Chaque Convention de financement doit garantir que tous ses appels de fond puissent être honorés avec ou sans subvention européenne.

Aucune Convention de financement ne pourra porter le financement global du Projet LNPCA phase 1 & 2 à un montant supérieur à 80% du CPPR en euros courants sans que les Maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers ne se soient concertés pour examiner, dans le cas d'une insuffisance de financement européen, les suites à donner.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

- Poursuite du Projet avec des financements complémentaires ;
- Aménagement du Programme d'Opérations dans des conditions qui doivent garantir :

- Le bon fonctionnement à la mise en service issue des travaux de la dernière convention validée du système ferroviaire en termes d'exploitabilité, de sécurité et de maintenabilité ;
- La prise en compte par les financeurs des éventuels surcoûts de maintenance et d'exploitation induits par la suspension (ou arrêt) des financements ;

Quoi qu'il en soit, en cas de non-obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Co-financeurs, selon leur clé de répartition qui seront modifiées en conséquence, s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires aux Conventions de financement conclues afin d'exclure tout risque de portage financier ou d'avance de trésorerie pour SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions et la Région.

En toute hypothèse, les Conventions de financement en vigueur devront être exécutées jusqu'à leur terme et soldées, et de manière à exclure tout risque de portage financier ou d'avance de trésorerie pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ou la Région.

Les Co-financeurs feront leur affaire personnelle :

- des réductions ou changement de programmes rendus nécessaires à apporter au Projet ou aux Opérations du Projet, faute de financement complémentaire,
- des risques en résultant directement ou indirectement de réductions ou d'absence et de fonctionnalité ou de performance du Projet ou de tout ou partie de ses installations, équipement, ouvrage, composante, ou qui en affecteraient l'objet, l'utilisation, la destination, ainsi que des conséquences pécuniaires qui seraient susceptibles de leur être occasionnés, ainsi qu'aux tiers à raison des dommages de toutes natures (corporels, matériels, immatériels consécutifs ou non) qui en seraient la conséquence.

A cet égard, les Co-financeurs s'engagent uniquement dans le cas d'aménagement du Programme d'Opérations :

- à renoncer à tout recours contre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou la Région ainsi qu'à les garantir contre toutes actions qui pourraient être exercées à leur encontre,
- à indemniser les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR des préjudices de toute nature subis par eux et en particulier à prendre à leur charge tous les frais directs et indirects dûment justifiés par eux, ainsi à leur verser tous les financements nécessaires la couverture des charges de maintenance et d'exploitation relatives aux travaux déjà réalisés au titre du Projet.
-

Article 4.12 : Financement éventuel des Maîtres d'ouvrage et financement complémentaire

Au titre des articles 5 II et 6 II de l'ordonnance du 2 mars 2022, les stipulations concernant le financement des Maîtres d'ouvrage sont les suivantes.

Article 4.12.1 : Contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares

Article 4.12.1.1 : Montant de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions

La contribution financière de SNCF Gares & Connexions au Projet LNPCA (Phases 1 & 2) en application du paragraphe II, alinéa 1° de l'article 6 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la SLNPCA est arrêtée à un montant global et forfaitaire, sans préjudice de la révision précisée à l'Article 4.12.1.3, de 32,22 millions d'euros en date de valeur 2023.

Cette contribution a été estimée sur la base de la capacité de financement de SNCF Gares & Connexions, intégrant l'exploitation des activités non régulées des gares dont SLNPCA finance la réalisation, déterminée à partir du modèle financier annexé à la présente pour chacune de ces gares. Elle ne prend pas en compte les recettes servant de base au calcul de la quote-part des recettes nettes de valorisation foncière et commerciale reversée au titre du paragraphe II, alinéa 2° de l'article 6 de l'ordonnance susmentionnée, tel que prévues à l'Article 4.1.3.

Article 4.12.1.2 : Modalités de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions

Cette contribution vient en minoration des subventions appelées par SNCF Gares & Connexions, en sa qualité de Maître d'ouvrage, auprès de la SLNPCA et de l'Etat [au prorata de leurs contributions respectives], au titre du ou des derniers appels de subventions dont le total est supérieur ou égal au montant de la contribution indexé à la date de l'appel.

La contribution financière de SNCF Gares & Connexions fait l'objet d'une indexation selon les mêmes modalités que la contribution apportée par la SLNPCA au Projet LNPCA.

Article 4.12.1.3 : Conditions de révision de la contribution financière

Le modèle financier annexé a été établi pour les besoins du calcul de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions, à partir de certaines hypothèses-clé qu'il conviendra de mettre à jour lorsque les données seront définitivement connues des Parties et selon deux échéances :

- la première échéance survenant à la date de mise en exploitation de la dernière Opération des phases 1 & 2 du Projet LNPCA,
- et la seconde échéance survenant à la date à laquelle au moins 75% des nouvelles surfaces commerciales ouvertes à la date de mise en exploitation précitée auront fait l'objet d'un renouvellement de leur contrat initial d'occupation du domaine public.

En conséquence, douze (12) mois avant chacune de ces deux échéances, SNCF Gares & Connexions et SLNPCA se rencontrent afin de réviser le montant de la contribution de SNCF Gares & Connexions en procédant à une mise à jour du modèle annexé. Les Parties conviennent que cette révision de la contribution financière devra conduire :

- S'agissant de la première échéance à la date de mise en exploitation, à maintenir une Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions égale à celle déterminée *ab initio*, telle que figurant dans le modèle annexé.
- S'agissant de la seconde échéance, à un ajustement de la Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions à hauteur de 20% de l'écart, positif ou négatif, entre (i) la Valeur Actualisée Nette recalculée à cette date avant révision de la contribution financière et (ii) la Valeur Actualisée Nette estimée *ab initio*.

La Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions est calculée sur la base des flux de trésorerie du Projet après impôt déterminés dans le modèle sur une durée de 30 ans à compter de la date de mise en exploitation. Les Parties conviennent que le taux d'actualisation retenu par SNCF Gares & Connexions pour le calcul de cette valeur actualisée nette, évalué initialement à 6,5% par an, sera réévalué à la date de mise en œuvre de la revoyure, selon les modalités figurant dans le modèle annexé en fonction de l'évolution des deux paramètres suivants :

- Taux d'impôt sur les sociétés
- Taux de rendement du marché

Le montant définitif de la contribution financière pourra être ajusté à la hausse comme à la baisse en conséquence de cette révision. Les Parties ont convenu que, outre la révision du taux d'actualisation selon les modalités définies précédemment, les seules données suivantes du modèle financier annexé seraient mises à jour :

- a) le calendrier de réalisation du Projet, notamment la date de mise en service et l'échéancier de décaissement des dépenses et de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions ,
- b) les valeurs historiques et prévisionnelles des indices d'inflation retenus dans le modèle financier, plus spécifiquement :
 - L'index Travaux Publics TP01 – index général tous travaux (identifiant INSEE 001711007) pour l'indexation des coûts travaux, y compris de gros entretien et renouvellement ;
 - L'index ING - Index divers de la construction - Ingénierie (identifiant INSEE 001711010) pour l'indexation des coûts d'investissement hors coûts travaux ;
 - l'indice ILC – indice des loyers commerciaux (identifiant INSEE 001532540) pour l'indexation des redevances commerciales ;
 - l'indice IPC – indice des prix à la consommation hors tabac - ensemble des ménages (identifiant INSEE 001763852) pour l'indexation des coûts d'exploitation ;

NB : En cas de disparition de l'un de ces indices, les Parties déterminent de bonne foi le nouvel indice approprié conduisant à l'effet économique le plus proche.

- c) les surfaces de gare et leur répartition entre périmètres régulé et non régulé, telles que prises en compte dans le dernier Document de Référence des Gares validé à la date de la revoyure, ainsi que les surfaces nouvelles des gares du Projet réparties entre périmètres régulé et non-régulé.

- d) les charges d'exploitation liées aux surfaces nouvelles de la gare, réévaluées sur la base des marchés conclus au titre de l'exploitation des gares nouvelles ou, à défaut, de devis ou estimations établis par SNCF Gares & Connexions,
- e) les paramètres contribuant aux coûts de gros entretien et renouvellement,
- f) les recettes commerciales issues des commerces, parking et publicité, réévalués sur la base des contrats conclus ou à défaut, des estimations détaillées fournies par SNCF Gares & Connexions, au titre de l'occupation des espaces commerciaux et de parking et des supports publicitaires implantés dans les surfaces nouvelles de la gare.
- g) les paramètres du modèle tarifaire (notamment le CMPC régulé et non-régulé) pris en compte dans le dernier Document de Référence des Gares validé à la date de la revoyure,
- h) le taux d'impôt sur les sociétés applicable à SNCF Gares & Connexions.

En outre, le modèle financier a été établi à partir des règles, connues au jour de signature de la présente Convention-cadre, de détermination du tarif d'accès en gare des entreprises ferroviaires telles que précisées dans le Document de Référence des Gares validé par l'autorité de régulation. Dans l'hypothèse où ces règles viendraient à être substantiellement modifiées, les Parties se rencontrent afin d'en déterminer les conséquences sur la contribution financière de SNCF Gares & Connexions.

Article 4.12.1.4 : Modalités de paiement de la contribution financière révisée

Après accord de SNCF Gares & Connexions et SLNPCA sur le montant provisoire puis définitif de la contribution financière à l'issue de chacune des deux échéances de revoyure mentionnées à l'Article 4.12.1.3, la différence, estimée en euros courants à la date de revoyure concernée, entre :

- le montant provisoire et le montant prévisionnel initial défini à l'Article 4.12.1.1, s'agissant de la 1^{ère} échéance de revoyure,
- le montant définitif et le montant provisoire, s'agissant de la seconde échéance de revoyure.

sera déduit du (ou, dans le cas où cette différence conduirait à un montant négatif, ajouté au) montant des subventions restant à appeler par SNCF Gares & Connexions auprès de SLNPCA et de l'Etat.

Pour la seconde échéance, la différence entre le montant définitif et le montant provisoire de la contribution financière sera versée directement par SNCF Gares & Connexions à la SLNPCA dans le cas d'un montant positif ou par la SLNPCA à SNCF Gares & Connexions dans le cas d'un montant négatif.

Article 4.12.2 : Quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions en qualité de Maîtres d'ouvrages et la SLNPCA conviennent, en application de l'article 6-II-2 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, et sous réserve du respect des conditions de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports, des

modalités et conditions de mise en œuvre d'un reversement d'une quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière des emprises et tréfonds nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ferroviaire sous les réserves et conditions ci-après exposées. Cette quote-part ne prend pas en compte les recettes issues de la valorisation commerciale intégrées dans le calcul de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions au titre des activités non régulées, dont les modalités sont définies à l'Article 4.12.1.

Article 4.12.2.1 : Périmètre géographique et temporel

Les emprises et tréfonds objets de la valorisation sont ceux strictement nécessaires à la réalisation de l'infrastructure LNPCA. Ils concernent les surfaces créées ou libérées par le projet et incluent les emprises nécessaires aux travaux préparatoires.

Les parties entendent par travaux préparatoires, les opérations préalables de libération/reconstitution de démolition, dépollution ou viabilisation.

Les emprises et tréfonds sont soit acquis par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions soit inclus, préalablement à la signature de la présente Convention-cadre, dans le domaine public dont elles assurent la gestion. A date, les emprises et tréfonds identifiés figurent en Annexe 2.

Les valorisations concernées sont celles intervenues à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention-cadre et sur une période de 10 ans à compter de la mise en service de l'infrastructure du Projet.

Article 4.12.2.2 : Modalités de calcul de la quote-part des recettes nettes issues de valorisation

Les recettes nettes correspondent au prix d'une cession foncière déduction faite de la valeur de référence et de l'ensemble des charges n'ayant pas fait l'objet d'un financement de la part du Projet LNPCA.

Dans le cas de SNCF Réseau, les recettes nettes intègrent également les éventuelles recettes nettes locatives générées par des contrats de location des fonciers des terrains visés au 4.12.2.1, et pour des usages non liés à l'activité ferroviaire et ses besoins, jusqu'à leur cession et au plus tard pendant une durée maximale de 30 ans à compter de la signature de la présente Convention-cadre. Pour SNCF Gares & Connexions, les éventuelles recettes locatives sont prises en considération dans le calcul de sa contribution au titre des activités non régulées, dont les modalités sont définies à l'Article 4.12.1.

La valeur de référence du prix de cession correspond à la valeur du foncier, à dire d'expert et acceptée par les parties, à la date de la signature de la présente Convention-cadre telle que définie en Annexe à la présente Convention-cadre.

Cette valeur de référence sera indexée à l'Indice du Coût de la Construction à la date de signature de chacune des ventes.

Les charges à déduire des recettes de cession comprennent l'ensemble des frais et charges supportés par SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions et qui n'auraient pas fait l'objet d'un financement au titre de la présente Convention-cadre, notamment :

- les études préalables à la cession,
- les frais de libération,
- les frais réels de démolition et/ou de dépollution ou toutes autres dépenses nécessaires pris en charge par SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions avant la cession et non financés au titre du Projet LNPCA,
- les frais fiscaux

Pour les recettes nettes issues de revenus locatifs fonciers, les charges prises en déduction sont les frais, charges et investissements supportés par SNCF Réseau pour la location des terrains concernés.

Les parties conviennent que sont exclues de l'application du présent Article :

- toutes cessions, transfert de gestion ou convention d'occupation réalisés par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau entre elles ou au profit de leurs clients entreprises ferroviaires pour la réalisation d'ouvrages nécessaires au fonctionnement ferroviaire,
- toute valorisation foncière ou servitudes nécessaire/indissociable à l'exploitation ferroviaire.

La quote-part des valorisations foncières à verser à SLNPCA est établie à 40 % au maximum. Toutefois, conformément à l'article L. 2111-10-1 du Code des transports visé par l'article 6-II-2 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, la quote-part de SNCF Réseau relative aux emprises et tréfonds déjà inclus dans le domaine ferroviaire et nécessaires à la réalisation de l'infrastructure LNPCA sera déterminée dans le respect des modalités prévues à l'article sus-visé. En tout état de cause, cette quote-part ne pourra dépasser 40%.

Article 4.12.2.3 : Information sur l'avancement du plan de valorisation foncière :

Dans le cadre de la gouvernance du projet LNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions informent à minima une fois par an la SLNPCA du plan de valorisation foncière des périmètres concernés ainsi que son état d'avancement dont le montant prévisionnel de la quote-part de recette nette de valorisation foncière. Cet avancement fait état des projets de promesse de vente en cours de discussion ainsi que de leur signature, l'avancement des éventuelles conditions suspensives de réalisation des ventes et la signature de la réitération.

Article 4.12.2.4 : Notification et paiement de la quote-part de recette nette de valorisation foncière :

Pour chaque cession, dans un délai de deux (2) mois après le versement de la totalité du prix de la cession, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions notifie par courrier à SLNPCA le montant de la quote-part de recette nette due accompagné du justificatif des calculs.

Pour la quote-part de recettes nettes issues de revenus locatifs fonciers, la notification par SNCF Réseau est réalisée annuellement avant le 30 mars de l'année suivante.

En cas d'accord ou absence d'observations de la SLNPCA sur le montant annoncé, dans un délai de deux (2) mois, le montant de la quote-part est versé dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la facture correspondante.

En cas de désaccord, les parties concernées se rencontrent sans délai pour en discuter et s'engagent à arrêter de bonne foi un accord sur le montant dû.

Article 4.12.3 : Contribution au titre de la clause de révision relative à l'optimisation des ressources financières

En application du II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, les ressources financières du projet pourront être revues entre les signataires de la présente Convention-cadre en y incluant celles dont l'utilisation deviendrait permise par les lois et règlements en vigueur.

En fonction des lois et règlements en vigueur, sur proposition de la commission relative à l'optimisation des ressources financières prévue à l'Article 3.5 de la Convention-cadre et décision du Comité de pilotage et des instances décisionnelles des Maîtres d'ouvrage, de nouvelles ressources et sources de contributions sont susceptibles de modifier le plan de financement visé à l'Article 4.8.

Article 4.13 : Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures

Dans le cas où le projet d'aménagement générerait des surcoûts de maintenance et d'exploitation supplémentaires non compensées par des recettes supplémentaires, une contribution sera versée à SNCF Réseau par le règlement d'un surpéage, sous réserve que la tarification correspondante fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), dans le cadre de son examen du montant global des péages. Ce surpéage sera réglé conformément aux dispositions qui figureront dans le document de référence du réseau de SNCF Réseau.

Article 4.14 : Fiscalité

Les montants versés par les Co-financeurs au titre des Conventions de financements sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA. Tout paiement au Maître d'ouvrage ou au MOA SMR d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Co-financeur concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique

Le Coordonnateur général en accord avec les Maîtres d'ouvrage définit et présente un planning de réalisation physique détaillé opération par opération dans le volet programme d'opération de la Convention-cadre présenté en Annexe 1. Il prend en compte à la date de signature de la Convention-cadre :

- l'ordonnancement des Opérations nécessaires à la réalisation du projet global avec ses objectifs de services et son niveau de performance ;
- l'avancement des projets en référence ou dont la réalisation est nécessaire à la réalisation des différentes Opérations ;
- l'avancement des études d'avant-projet de phase 1 & 2 du Projet ;
- la programmation des financements par les Co-financeurs ;
- les attendus des Co-financeurs.

Ce planning sera régulièrement présenté par le Coordonnateur général dans les différentes instances de gouvernance détaillées à l'Article 3.

En cas d'opportunité d'accélération du planning ou de risque de décalage de ce dernier, le Coordonnateur général en fait part sans tarder aux Co-financeurs afin de trouver collectivement les mesures adéquates et les proposer au Comité de pilotage.

Article 5 : Suivi et gestion des écarts et des risques financiers

Dans l'hypothèse où la Région souhaiterait bénéficier du principe de fongibilité, la Région, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à discuter du principe et le cas échéant, des modalités de mise en œuvre. En cas d'accord sur ces principes, ces modifications donneront lieu alors à un avenant à la Convention-cadre.

Article 5.1 : Mise à jour du Coût Final Prévisionnel (en euros constants) et du Coût Final de réalisation (en euros courants) - revue régulière

Les Maîtres d'ouvrage mettent à jour de manière semestrielle le CPPR.

Le MOA SMR mettra à jour régulièrement son CPPR SMR.

Article 5.2 : Définition des modalités de fourniture de l'information par les Maîtres d'ouvrage

A chaque mise à jour des coûts prévisionnels du Projet, les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR transmettent les informations aux Co-financeurs avant le COTEC suivant la mise à jour dans les conditions précisées à l'[Article 3.2](#) et les éléments nécessaires à la compréhension des causes et des effets de cette mise à jour. Les Co-financeurs pourront demander aux Maîtres d'ouvrage et au MOA SMR de la documentation plus détaillée justifiant la mise à jour.

Article 5.3 : Obligation de veille pouvant affecter le coût du projet ou son planning de réalisation

Les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR mettent en place une veille active sur le plan réglementaire, technique, économique et social afin de détecter et d'anticiper les décisions, les évolutions de contexte ou les événements susceptibles d'affecter le coût du projet et son planning de réalisation.

Cette veille doit alimenter la démarche continue d'analyse et de suivi des risques engagée par les Maîtres d'ouvrage détaillée à l'[Article 4.3](#).

Article 5.4 : Définition des écarts liés à une modification du programme par les Partenaires financiers ou les Maîtres d'ouvrage ou la Région

Article 5.4.1 : Gestion des évolutions de programme

Sous réserve de l'Article 5.4.2 ci-après, si une modification du programme est acceptée par le Comité de pilotage en toute connaissance des impacts financiers, le CPPR et le CPPR SMR sur les Opérations concernées et le Projet sont réévalués à la hausse ou à la baisse par les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR et communiqué aux Co-financeurs.

Toute évolution de programme sera communiquée au Comité de coordination métropolitaine pour information.

Article 5.4.2 : Procédure spécifique de présentation des évolutions de programme des gares et des infrastructures de la LNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis d'élaborer le programme d'opération et le plan général des travaux du projet LNPCA. Ces documents définissent les fonctionnalités et les objets techniques constitutifs du Projet ainsi que la consistance des travaux faisant l'objet de la déclaration d'utilité publique. Le programme d'opération et le plan général des travaux, annexés à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 13 octobre 2022, sont les documents de référence qui fixent le périmètre de financement du Projet LNPCA.

Pour chaque gare du Projet LNPCA, le programme d'opération doit être décliné sous la forme d'un programme fonctionnel, technique et d'exploitation qui devra être fondé sur un haut niveau d'exigence en matière d'intermodalité et devra respecter un ensemble de prescriptions préalablement validées en COTEC. Ce programme fonctionnel, technique et d'exploitation a pour vocation de définir les typologies d'espaces et de locaux nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de chacune des gares ainsi qu'au confort des usagers, et d'en préciser les surfaces.

Aussi, en complément de l'Article 5.4.1 ci-avant, dans l'éventualité où l'un des membres du COTEC, saisi le cas échéant par un tiers intéressé, souhaite faire évoluer le programme d'opération et/ou le programme fonctionnel, technique et d'exploitation ainsi validé, ledit membre doit dans un premier temps caractériser les modifications souhaitées et les partager en COTEC.

Toute demande d'évolution du programme devra être accompagnée de l'avis du Maître d'ouvrage intéressé ou le cas échéant des Maîtres d'ouvrage, permettant d'apprécier si la demande porte sur le programme d'opération tel qu'arrêté dans la DUP, et si elle est de nature à dégrader le planning général du Projet/le planning de l'opération ainsi que le CPPR. Compte tenu du périmètre spécifique de maîtrise d'ouvrage de la Région, l'avis de cette dernière ne sera pas sollicité dans le cadre de cette procédure pour les modifications de programme sur les SMR. L'avis des partenaires continuera à l'être.

Sur la base de ces éléments, le COTEC :

- refusera la demande de modification ; dans cette hypothèse le Partenaire financier demandeur pourra solliciter le COPIL pour arbitrage ;
- ou décidera, si nécessaire en complément de l'avis des Maîtres d'ouvrage susmentionnés, de la réalisation par ces derniers d'une étude d'opportunité pour :
 - o évaluer si la demande modifie de manière substantielle l'économie générale du projet ayant fait l'objet de la DUP
 - o préciser les bénéfices pour le fonctionnement, le niveau de service et l'exploitation de la gare ainsi que pour le projet dans son ensemble
 - o évaluer les impacts sur les études en cours
 - o quantifier les impacts sur le CPPR et les délais du projet LNPCA
 - o évaluer l'impact de la demande sur l'équilibre général dans le traitement des gares de même catégorie (homogénéité et cohérence)

Le COTEC partage les résultats de l'étude d'opportunité avec le Comité de suivi des risques et des engagements pour avis, comme prévu à l'[Article 3.3](#) ci-avant.

La demande de modification du programme d'opération et/ou du programme fonctionnel, technique et d'exploitation, accompagnée le cas échéant de l'avis du Comité de suivi des risques et des engagements précité, sera soumise à la validation du COTEC puis du COPIL.

En cas de validation de la demande de modification par le COPIL, il est fait application de l'[Article 5.4](#).

Article 5.5 : Répartition des économies de coûts à terminaison du projet des phases 1 & 2 LNPCA ou de son éventuelle fin anticipée

Si, à programme constant, le Coût Final de réalisation du périmètre de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au CPPR, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Co-financeurs au prorata des financements apportés.

De la même manière si, à programme constant, le Coût Final de réalisation du périmètre de la Région à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au CPPR SMR, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Co-financeurs au prorata des financements apportés

Article 5.6 : Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du CPPR et du CPPR SMR, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution des Conventions de financement et quelle qu'en soit la cause, les Co-financeurs en sont informés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'[Article 3](#).

En conséquence, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région chacun pour leur périmètre adresseront aux Co-financeurs et au COPIL une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du CPPR, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement du projet. Le montant de coûts supplémentaires intègre le montant des pénalités recouvrées ou à recouvrer par les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR en application des procédures de pénalités prévues par les contrats entre eux et les entreprises d'études et de travaux.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région aux Co-financeurs et au COPIL dans les meilleurs délais dès qu'ils auront eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et au moins six (6) mois dans la mesure du possible avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région considèrent que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du CPPR et du CPPR SMR sera examiné en COTEC, puis en COPIL sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région et le cas échéant des analyses complémentaires. Le traitement de cet écart de coût devra faire l'objet d'une validation en Comité de pilotage.

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

Un COPIL doit se tenir sur proposition du Coordonnateur général dans les deux (2) mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii), et les Co-financeurs doivent faire part lors de ce COPIL de leur décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par les Co-financeurs de leur décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraîne l'application des dispositions de l'Article [5.8 « refus de modification du plan de financement »](#).

En tout état de cause, un avenant à la Convention de financement sera établi dans un délai de deux (2) mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au CPPR et CPPR SMR soit réparti entre les Parties selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du CPPR et du CPPR SMR ne serait constaté par les Co-financeurs qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par chaque Opération, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région adresseront aux Parties le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du CPPR et du CPPR SMR, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii)

leur répartition par poste de coût et par périmètre de maîtrise d'ouvrage. Le Besoin de financement complémentaire sera pris en charge dans les conditions prévues à l'Article 5.

Article 5.7 : Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque Comité de pilotage, ils présenteront aux Partenaires financiers un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur les CPPR . Un Comité de pilotage sera organisé dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention-cadre, les Partenaires financiers, après avoir été informés lors du Comité de pilotage, pourront examiner avec les maîtres d'ouvrage concernés les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention-cadre ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les Partenaires financiers. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivants le Comité de pilotage. Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux Partenaires financiers.

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

Article 5.8 : Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus des Co-financeurs de couvrir par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région et validé par le Comité de pilotage préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements des Parties n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par la présente Convention-cadre à l'[Article 10](#) :

- SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pourront suspendre pour une durée limitée à trois (3) mois et/ou pourront arrêter l'Opération concernée ;
- SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pourront unilatéralement résilier la Convention de financement dans les conditions prévues à l'[Article 10](#).

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement en raison du refus des Co-financeurs de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, les Co-financeurs suscitant le retard dans leur engagement supporteront seuls les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement ou (ii) de la résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement. En

conséquence, ils indemniseront intégralement SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pour leur périmètre respectif :

- De toutes les sommes dues par ces dernières, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elles par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt de l'Opération ;
- Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire, en ce compris ses installations, nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où les Co-financeurs refuseraient de verser à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de l'Opération, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue à l'[Article 11](#).

Article 6 : Pénalités et bonifications

S'agissant des bonifications ou des pénalités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions indiquent aux Partenaires financiers via le Coordinateur Général la répartition de celles-ci à appliquer entre eux sous deux (2) mois suivant l'analyse des responsabilités et à défaut l'affectation sera faite au prorata des frais de maîtrise d'ouvrage respectifs de la Convention de financement concernée.

Il est précisé que l'ensemble des clauses ci-après relatives aux bonifications et pénalités s'applique indépendamment d'une part aux bornes du périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, et d'autre part aux bornes du périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Région, à savoir les SMR.

Article 6.1 : Bonification des maîtres d'ouvrage

En cas de réalisation du Projet pour un CFR ou un CFR SMR inférieur à 95% du CPPR ou du CPPR SMR, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé d'une part aux Maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et d'autre part au MOA SMR, la Région, est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre des Conventions de financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le COPIL et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Cette bonification pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération du Projet, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2 : Pénalités

Article 6.2.1 : Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de chaque Opération ou ensemble d'Opérations faisant l'objet d'une Convention de financement selon le découpage défini à l'Article 4.2 et/ou (ii) de dépassement du CPPR ou du CPPR SMR

ou encore de manquement ou carence manifeste relatif aux financements européens (iii), les Co-financeurs pourront appliquer aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR des pénalités dans les conditions prévues au présent Article, à l'exclusion de toute autre mesure.

Une pénalité de retard dans la réalisation de la phase ou une pénalité de dépassement du CPPR ou du CPPR SMR ou liée aux financements européens du Projet ne peut être infligée à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région que si une faute, qui leur est imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du CPPR ou du CPPR SMR ou de l'absence, ou suppression en tout ou partie des financements européens.

Si SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région considèrent que tel n'est pas le cas, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région fournissent les pièces justificatives de leur position, dans la limite de leurs obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

Si le différend persiste, il est alors fait application des stipulations de l'[Article 11](#).

Les pénalités applicables au titre du présent Article sont plafonnées à 12% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage du projet pour la Convention de financement concernée, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue à l'[Article 11](#).

Article 6.2.2 : Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation d'une Opération de la LNPCA constitutive du périmètre d'une Convention de financement est le délai prévu pour chaque Opération dans un « planning de référence de phase » commun à toutes les Conventions de financement de cette même phase, et annexé à ces conventions, auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'Article 6.3 « Circonstances **non constitutives d'une faute** » qui seraient survenus. Les délais de réalisation sont comptés à partir du livrable final des études et des opérations préalables à la réception pour les travaux.

A chaque signature de Convention de financement liée à une phase donnée, ce « planning de référence de phase » peut être adapté, d'un accord commun entre les maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers.

La pénalité de retard sera calculée dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à 300/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase par pourcentage de jours de retard.

Au sens de la présente Convention-cadre, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le CPPR et le CFR, ainsi que dans le CPPR SMR et le CFR SMR, et sont définis à l'Article 4 ci-dessus.

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

Cette pénalité pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération de chaque phase, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2.3 : Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du CPPR et du CPPR SMR

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en euros constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de financement) est le CPPR et le CPPR SMR en fin d'études AVP, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un ou plusieurs des évènements listés à l'Article 6.3 « Circonstances non constitutives d'une faute ».

La pénalité sera calculée, pour d'une part les Maîtres d'ouvrage et d'autre part le MOA SMR, dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à 50/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage du projet par pourcentage de dépassement du coût.

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

Cette pénalité pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération du projet, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2.4 : Calcul de la pénalité pour absence ou suppression en tout ou partie du financement européen

La pénalité sera calculée dès lors qu'il est démontré que l'absence ou suppression en tout ou partie du montant de la subvention européenne a pour cause directe et certaine les manquements ou carences précisés à l'Article 4.11.2.

La pénalité est égale à 1/10000^{ème} du montant concerné du financement européen non obtenu, réduit ou supprimé.

Article 6.2.5 : Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des Articles 6.2.2 et 6.2.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 12 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

Les pénalités sont libératoires.

Article 6.3 : Circonstances non constitutives d'une faute

Article 6.3.1 : Principe

Les Parties conviennent dès à présent que les circonstances exposées ci-après, ne sauraient constituer une faute de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou de la Région :

- Retards ou dépassement des CPPR ou CPPR SMR résultant de l'action d'un tiers et notamment :

- Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface, sauf s'il s'agit d'un projet porté par les maîtres d'ouvrage ;
- Aléa politique, évènement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;
- Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises cocontractantes de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité. Le dépassement des CPPR ou CPPR SMR peut être réduit par une procédure d'exécution aux frais et risques des entreprises cocontractantes dans l'exécution de leurs contrats ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ou la Région chacun pour leur périmètre des restrictions temporaires de circulation pour la réalisation de l'Opération ;
- Les retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances non constitutives d'une faute sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes non constitutives d'une faute définies à l'Article 6.3.1.
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout évènement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :
 - Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
 - Toute découverte d'espèce protégée
 - Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;
 - Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
 - Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
 - Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :
 - Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens, sauf en cas de manquement ou carence manifeste des maîtres d'ouvrage dans les seules conditions prévues à l'Article 4.11.2 ;
 - Prise de décision tardive des Co-financeurs ;

- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :
 - Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
 - Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution de l'Opération, sauf faute prouvée exclusivement imputable aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR ;
 - Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux, sauf faute prouvée exclusivement imputable aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR ;
 - L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.
- Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou de la Région ;
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout événement relevant de la force majeure défini comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui ne permet pas aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR, chacun pour leur périmètre, d'exécuter leurs obligations au titre de la présente Convention-cadre et des Conventions de financement en situation dégradée, voire qui ne permet plus à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région de pouvoir les assurer. Constituent notamment un événement de force majeure les cas suivants dès lors qu'ils ont une relation directe avec le déroulement du Projet :
 - La guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages, les vols, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets ;
 - Les cataclysmes naturels tels que les vents forts, tempêtes, cyclones, tremblements de terre, raz de marée, inondations, destruction par la foudre, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets. » ;

- Les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets, quelles qu'elles soient ;
- Les pandémies

La survenance des événements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

Article 6.3.2 : Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région identifient la survenance une Circonstance ci-dessus, ils le notifient immédiatement par écrit motivé aux Parties et leur adressent dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'événement au regard des délais de réalisation de l'Opération et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet événement. Ce rapport comporte l'ensemble des pièces justificatives attestant de la survenance de la ou des Circonstances, des conséquences et des coûts supplémentaires.

Les Parties peuvent notifier à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région par écrit dans le délai de deux (2) mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé ou non de cette prétention. Pendant ce délai de deux (2) mois, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région doivent prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'événement constituant une Circonstance sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Co-financeurs à l'issue de ce délai d'un (1) mois ou en l'absence de réponse de leur part, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des litiges de l'[Article 11](#).

Si la demande de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région de prise en considération de Circonstances **non constitutives d'une faute** n'est pas contestée dans le délai de deux (2) mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances **non constitutives d'une faute**.

Article 6.4 : Mise en œuvre des pénalités en fin du « projet des phases 1 & 2 LNPCA »

Les stipulations du présent Article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région, qui leur est directement imputable et constituant une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du CPPR ou du CPMR SMR.

A cet égard, dans le cadre du COPIL visé à l'[Article 3.1](#) réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent aux Co-financeurs un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs)

conséquences pour la réalisation du projet financée et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du CPPR ou du CPPR SMR et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le COPIL évoque les pénalités susceptibles d'être infligées d'une part aux Maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et, SNCF Gares & Connexions, et d'autre part au MOA SMR, en une fois, au terme du Projet des phases 1 & 2 LNPCA.

Les retards de phase et dépassements de coûts du Projet sont ensuite constatés par le COPIL une fois prononcée en fin de phase ou en fin du Projet, les Parties validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 7 : Modalités d'appels de fonds et de versement

Les appels de fonds seront adressés par chaque Maître d'ouvrage et le MOA SMR chacun sur son périmètre.

Aucun appel de fond sera appelé au titre de la présente Convention-cadre, ils seront réalisés indépendamment pour chacune des Opérations faisant l'objet d'une Convention de financement.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région procèdent aux appels de fonds auprès de l'AFIT France et de la SLNPCA comme suit :

- dès l'entrée en vigueur de chaque Convention de financement , un premier appel de fonds en euros courants, correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants, sauf si les Parties se mettent d'accord sur un autre pourcentage pour les Conventions de financement dont le montant est supérieur à 500 M€, sera appelé par les Maîtres d'ouvrage préalablement à l'engagement de la première dépense afférente à la Convention de financement, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau et de Gares & connexions adressé à l'ensemble des Co-financeurs.

- après le démarrage des études et des travaux financés, des acomptes dûs par chacun des Co-financeurs sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement de ces derniers. Ils sont calculés et appelés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque Co-financeur en euros courants, déduction faite des acomptes précédemment facturés. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux et des livrables afférents visés par le responsable maîtrise d'ouvrage concerné, de SNCF Réseau et /ou de Gares & Connexions et le Coordonnateur général ainsi que de la Région.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 90% du montant total en euros courants des participations prévues. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes :

1. La facture précisant :

1. La référence de la Convention de financement.
 2. La demande d'acompte, pour chaque Co-financeur, qui résulte du taux d'avancement physique des études, de la clé de financement définie dans la Convention de financement, et des demandes d'acompte antérieures.
2. L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la Convention de financement.
3. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées et seront accompagnés d'un relevé des dépenses comptabilisées visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région, exprimées en € courants décomposés selon les postes définis à l'[Article 4.1](#) de la Convention-cadre ainsi que du(des) livrable(s) attendu(s) au terme de l'exécution des dépenses subventionnées. Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation totale de chacun des Co-financeurs.
 - Pour la demande de solde, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région présentent :
 1. Le relevé détaillé de dépenses finales sur la base des dépenses acquittées, y compris les dépenses relatives aux missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.
 2. Un certificat attestant de la conformité des études et des travaux réalisés aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de subvention et précisant leur date d'achèvement.
 3. Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive (au format papier et au format numérique) des études.
 4. Des éléments justifiant de la consommation éventuelle de la Provision pour risques.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon la clé de répartition définie dans la Convention de financement.

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds annuels sera annexé à chaque Convention de financement

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du Comité technique et financier. À défaut d'appel de fonds sur un exercice, les Maîtres d'ouvrage transmettront annuellement aux parties, par courrier, un état des lieux justifiant de l'avancement de l'opération.

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFIT France, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région transmettent leurs appels de fonds à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'adresse électronique suivante : paie-ments.afitf@developpement-durable.gouv.fr. Il en transmet également immédiatement une copie à l'État (DGITM et DREAL). Lorsqu'un appel de fonds est considéré par l'État comme pouvant être accepté, l'AFIT France règle au bénéfice de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans un délai de quarante-cinq (45) jours, à compter de la date de réception de l'appel de fonds, la somme qui lui incombe. Le mandatement de l'AFIT France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre des Conventions de financement.

En ce qui concerne le paiement de la contribution financière de la SLNPCA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région transmettent leurs appels de fonds à la SLNPCA par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de la SLNPCA : 920 979 390.

Les Co-financeurs régleront les sommes dues dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de cinq (5) jours).

Pour les appels de fonds de SNCF Réseau, le paiement est effectué directement par virement à SNCF Réseau vers le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture porté dans le libellé du virement) :

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

Pour les appels de fonds de SNCF Gares & Connexions Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions 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	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

Indépendamment des intérêts moratoires versés, le Co-financeur défaillant indemniserà l'intégralité des surcoûts et préjudices engendrés par son retard de paiement.

Pour les appels de fonds de la Région : Le paiement est effectué par virement à la Région 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
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

Article 8 : Caducité

Article 8.1 : Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Co-financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les Conventions de financement qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois, SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou la Région n'ont pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans les Conventions de financement permettant de justifier soit d'un début de réalisation du projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée soit de son report.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires.

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

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

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Co-financeurs.

Article 8.2 : Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Co-financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans la Convention de financement qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, les Maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

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

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa ci-dessus est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement de l'Opération. Les Co-financeurs s'engagent à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'Opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'Article 10 de la présente Convention-cadre.

Concernant le délai de caducité en cas de subvention européenne, tel que précisé à l'Article [4.11.3](#) de la Convention-cadre, « une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori ».

Article 9 : Modalités de contrôle par les Co-financeurs

Chaque Co-financeur peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région en informant en temps utile au moins vingt (20) jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Le contrôle ne peut plus débiter trois (3) années après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de financement.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée ne saurait dépasser un délai de six (6) mois.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de financement concernée, tel que prévu à l'Article 5.2 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de financement entre les Co-financeurs.

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

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Co-financeurs à leur demande constituent des Informations Confidentielles.

Les personnes désignées ou mandatées pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'Article 15, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'Article 15.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

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

Article 10 : Modification et résiliation

Article 10.1 : Modification

Toute modification de la Convention-cadre ou de ses Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

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

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées dans la présente Convention-cadre feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 10.2 : Résiliation

Article 10.2.1 : Résiliation pour impossibilité d'exécution

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

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

Article 10.2.2 : Résiliation pour faute

La Convention-cadre ou chaque Convention de financement peut également être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la Convention-cadre ou de la Convention de financement concernée.

Article 10.2.3 : Procédure

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

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

Toute résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement est réglé conformément aux stipulations de l'Article 11.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention-cadre ou d'une des Conventions de financement, le(s) Co-financeur(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris le cas échéant la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région présentent un appel de fonds au(x) Co-financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Co-financeurs).

Article 11 : Règlement des litiges

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement ne serait pas réglé à l'amiable, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation préalablement à la saisine des juridictions compétentes.

Dans le cadre du présent Article, les notifications entre les Parties peuvent être faites par courriel.

Article 11.1 : Procédure amiable

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

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

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

Article 11.2 : Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et

juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un (1) mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région peuvent décider de suspendre le Projet ou la phase du Projet concerné.

Si les autres Parties ne peuvent, à l'aune des éléments qui motivent la demande de la Partie soulevant le différend, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son principe, ils proposent à cette Partie, dans le délai d'un (1) mois précité, une démarche de conciliation préalable.

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

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

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

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

Article 11.3 : Procédure contentieuse

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

Article 12 : Cession / Fusion

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

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

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

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

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

Article 13 : Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement restent la propriété de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.

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

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont seules juges de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Co-financeur(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et ou de la Région.

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

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

Article 14 : Communication

Chaque Convention de financement comprendra un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région informent le(s) Co-financeur(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

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

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

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont chargées de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Co-financeurs, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au CPPR et au CFR.

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

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

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

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à fournir au(x) Co-financeur(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans les documents concernés.

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

Article 15 : Informations confidentielles et confidentialité

Article 15.1 : Informations Confidentielles

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

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, dont les Parties peuvent avoir connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement, quelle qu'en soit la nature (notamment

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

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

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

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

Article 15.2 : Confidentialité

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

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [2] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement et/ou des Conventions de financement.

Les Parties ne peuvent pas faire état des Informations Confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la (ou des) autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité au titre de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement survivent à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Article 16 : Notifications

Toutes les notifications effectuées au titre de la Convention- cadre doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans la présente Convention-cadre

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

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

Article 17 : Entrée en vigueur

La présente Convention-cadre, prend effet à la date de signature par la dernière des Parties.

Elle est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Documents contractuels – Annexes à la Convention-cadre

- **Annexe n°1** : Programme d'opération qui sera mis à jour à l'issue des études AVP ; ce programme intègre les éléments suivants :
 - Les objectifs du projet
 - La situation de référence
 - La situation projetée
 - Le programme d'exploitation
 - Le programme fonctionnel de chaque opération :
 - Répartition des périmètres de MOA
 - Les types d'aménagements
 - Présentation des éléments de programme par département
 - Les principaux enjeux environnementaux et réglementaires
 - Les conditions de réalisation des travaux
 - L'Enveloppe Financière Prévisionnelle du projet (à titre indicatif en attendant le CPPR qui sera établi en fin des études AVP)
 - Le Planning

Chaque convention de financement fera l'objet d'une fiche « OPERTION » regroupant les informations suivantes : programme d'opération, calendrier, coût et modalités de réalisation :

- Programmation d'opération : objectifs et fonctionnalités avec rappel de la situation de référence (HPMV notamment)
 - Calendrier : précisions à apporter par Opération et à confirmer en fin d'AVP sur la base des modalités de réalisation arbitrées
 - Coûts : Enveloppe financière prévisionnelle (EFP) en euros constants (décomposé par Opération et par poste de dépenses, description des risques avec les provisions correspondantes - seule la provision globale est contractuelle) à mettre à jour en fin d'AVP pour avoir le CPPR, précisions sur les conditions économiques de référence et les hypothèses d'actualisation pour aboutir au Besoin de financement prévisionnel aux conditions économiques de réalisation
 - Modalités de réalisation : précisions sur les montages de projet pour chaque Opération, et les hypothèses de réduction de capacité des lignes
-
- **Annexe n°2** : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier

La présente convention est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

Visa du Contrôleur budgétaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France	Pour l'Agence de financement des infras- tructures de transport de France, Le Président du Conseil d'Administration
--	--

Pour l'État,

Le Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

Thierry COQUIL

Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Le Président du Conseil d'administration

Renaud MUSELIER

Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur,
Le Président du Conseil Régional

Renaud MUSELIER

Pour SNCF Réseau,
Le Président-directeur général

Matthieu CHABANEL

Pour SNCF Gares & Connexions
La Présidente-directrice générale

Marlène DOLVECK

Annexe n°1 : Programme d'Opération

Annexe n°2 : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :

Convention-cadre de financement du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Date de transmission de l'acte : 14/12/2023

Date de réception de l'accusé de réception : 14/12/2023

Numéro de l'acte : 202341 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 013-920979390-20231114-202341-DE

Date de décision : 14/11/2023

Acte transmis par : Folco LAVERDIERE ID

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 7. Finances locales
7.5. Subventions