



DEPARTEMENT des ALPES-MARITIMES

Affiché le 06/06/2024

Communauté de Communes du Pays des Paillons

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

OBJET : Convention de participation au financement de la ligne de chemin de fer Nice – Breil-sur-Roya

Délibération n° 24 05 07

L'an deux mille vingt-quatre, le jeudi trente mai à dix-neuf heures, le Conseil Communautaire, légalement convoqué le vingt-quatre mai deux mille vingt-quatre, s'est réuni à Blausasc, au siège de la Communauté de Communes.

Etaient présents : Messieurs Cyril Piazza, Francis Tujague, Pierre Donadey, Maurice Lavagna, Gérard Branda, Michel Calmet, Madame Monique Giraud-Lazzari, Messieurs Noël Albin, Christian Dragoni, Madame Martine Brun, Messieurs Gérard Saramito, Alain Alessio, Madame Lykke Saviane, Monsieur Gérard De Zordo, Madame Nadine Ezingear, Messieurs Alain Michellis, Armand Gasiglia, Jean-Claude Vallauri, Mesdames Christiane Blanc-Ricort, Béatrice Ellul, Monsieur Serge Castan et Madame Germaine Millo formant la majorité des membres en exercice.

Absents représentés : Monsieur Jean-Marc Rancurel par Madame Germaine Millo, Madame Christine Beille-Tourscher par Monsieur Christian Dragoni, Madame Michèle Maurel par Monsieur Francis Tujague, Madame Nicole Colombo par Monsieur Armand Gasiglia, Madame Marie-Thérèse Barrios-Breton par Monsieur Pierre Donadey

Absente : Madame Sandrine Barralis

Monsieur Jean-Claude Vallauri a été nommé secrétaire de séance

Vu le code général des collectivités territoriales,

Considérant le cadre du Contrat de Plan Etat Région qui permet aux collectivités qui le souhaitent de participer au financement du projet même si elles n'en ont pas la compétence,

Considérant les travaux de modernisation de la ligne Nice – Breil-sur-Roya devant être réalisés pour garantir la pérennité de la ligne,

Considérant l'avis favorable du bureau des Maires en date du 23/02/2024 proposant la participation de la CCPP au financement des travaux de la ligne Nice-Breil à hauteur de 100.000 €,

Considérant que les travaux de pérennisation de la ligne ferroviaire Nice – Breil-sur-Roya sont programmés du 2 septembre 2024 au 13 décembre 2025,

Considérant que durant la période des travaux, les trains s'arrêteront à l'arrêt Cantaron et ne desserviront aucun arrêt au-delà dans la vallée des Paillons.

Monsieur Pierre DONADEY, Vice-président en charge de la mobilité, propose de signer avec l'Etat, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, la Métropole Nice Côte d'Azur et la SNCF une convention de financement de la phase « Réalisation des travaux de modernisation de la ligne 945 000 Nice – Breil-sur-Roya » à hauteur de 100 000 € selon l'échéancier suivant :

- La première année : 20% à la signature et 20% lors de l'appel de fonds (soit 40% en 2024),
- Les 60% étalés sur les deux années suivantes.

Aussi, le rapporteur propose aux représentants communautaires qu'ils encouragent la motion adressée à la SNCF pour le maintien de la ligne jusqu'à la gare de L'Escarène durant la période prochaine des travaux, ces derniers se réalisant notamment après cette gare :

A l'unanimité, nous, élus de la Communauté de Communes du Pays des Paillons demandons instamment le maintien de la ligne jusqu'à la gare de L'Escarène durant la période prochaine des travaux de modernisation, ces derniers se réalisant au-delà de cette gare dans le sens Nice – Breil-sur-Roya. Ce maintien doit garantir des conditions de transports et de circulations adaptées et nécessaires qui ne mettront pas en péril la bonne réalisation des travaux dans les temps impartis.

Le Conseil communautaire, ouï l'exposé de Monsieur Pierre DONADEY, Vice-président, après en avoir délibéré,

- **Décide** de participer financièrement au financement des travaux de la ligne Nice – Breil-sur-Roya à hauteur de 100 000 €,
- **Autorise** le Président à accomplir toutes les formalités et à signer toutes les pièces nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération,
- **Demande** à la SNCF de maintenir la ligne en fonction durant la période de travaux jusqu'à L'Escarène afin de garantir des conditions de transports nécessaire et ne mettant pas en péril la bonne réalisation des travaux dans les temps impartis.

Nombre de conseillers en exercice : 28

Nombre de présents : 22

Nombre de votants : 27

Pour : Messieurs Cyril Piazza, Francis Tujague, Pierre Donadey, Maurice Lavagna, Gérard Branda, Jean-Marc Rancurel, Madame Christine Beille-Tourscher, Monsieur Michel Calmet, Madame Monique Giraud-Lazzari, Messieurs Noël Albin, Christian Dragoni, Mesdames Martine Brun, Monsieur Gérard Saramito, Madame Michèle Maurel, Monsieur Alain Alessio, Madame Lykke Saviane, Monsieur Gérard De Zordo, Madame Nadine Ezingard, Monsieur Alain Michellis Madame Nicole Colombo, Monsieur Armand Gasiglia, Madame Marie-Thérèse Barrios-Breton, Monsieur Jean-Claude Vallauri, Mesdames Christiane Blanc-Ricort, Béatrice Ellul, Monsieur Serge Castan et Madame Germaine Millo

Contre : /

Abstention : /

Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits, pour expédition conforme

LE SECRÉTAIRE DE SÉANCE
J-C VALLAURI



LE PRÉSIDENT
C. PIAZZA



55 NS RD 2024
08148 BLAUS ASC

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024



PREFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR



Convention

Relative au complément de financement
de la phase Réalisation des travaux de
modernisation de la ligne 945 000
Nice – Breil-sur-Roya

Conditions particulières

COMPTE F56848	ARCOLE	GCF : 2300240
---------------	--------	---------------

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), représenté par **Monsieur Christophe MIRMAND**, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Ci-après désigné « **L'Etat** »

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

Ci-après désignée « **La Région** »

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par le Président de la Métropole Nice cote d'Azur, **Monsieur Christian ESTROSI** agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La Métropole** »

La Communauté de Communes du Pays des Paillons, représentée par le Président de la Communauté de Communes, **Monsieur Cyril PIAZZA** agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **Le Pays des Paillons** »

La Communauté d'agglomération de la Riviera Française, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, **Monsieur Yves JUHEL** agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La CARF** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Monsieur Karim TOUATI**, Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

L'Etat, la Région, la Métropole, le Pays des Paillons, la CARF, et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le code général des collectivités territoriales,
- Le code des transports,
- Le code de la commande publique,
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF RESEAU.
- 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 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le contrat de plan État-Région 2015-2020 de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 29 mai 2015 et ses avenants ;
- Le Protocole de préfiguration de l'Avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat – Région 2021 – 2027 entre l'Etat et la Région Provence – Alpes - Côte d'Azur signé le 1^{er} décembre 2023 ;
- La convention de financement relatives aux études et travaux de modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, phase opérationnelle 2008, signée le 05 mars 2009, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes et Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) ;
- La convention de financement des études et travaux de modernisation et augmentation de capacité de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, signée le 08 décembre 2009 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes et Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) ;
- L'avenant n°1 à la convention de financement des études et travaux de la modernisation et de l'augmentation de capacité de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, signé le 05 octobre 2017, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Alpes-Maritimes et SNCF Réseau ;
- L'avenant n°2 à la convention de financement des études et travaux de la modernisation et de l'augmentation de capacité de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, signé le 19 février 2019 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Alpes-Maritimes et SNCF Réseau ;
- La convention de financement des études préliminaires pour la définition d'un programme de rénovations urgentes de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, signé le 12 décembre 2019, entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil départemental des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, Le Pays des Paillons, La communauté d'agglomération de la Riviera française et SNCF Réseau ;
- La convention de financement d'Avant-Projet/Projet, de la rédaction des DCE et de la commande de matériels pour les travaux de première priorité de modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya (ligne 945) signée le 24 février 2021 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Réseau ;

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

- La convention relative au financement de la réalisation des travaux de modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya, signée le 15 décembre 2022 entre l'Etat et SNCF Réseau ;
- La convention relative au financement de l'anticipation de la phase de Réalisation : approvisionnement, phase Assistance à Contrat de Travaux et Maitrise d'œuvre Travaux pour les travaux de la modernisation de la ligne 945 000 Nice – Breil-sur-Roya, signée le 12 juillet 2023 entre la Région et SNCF Réseau.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	8
ARTICLE 2. MAITRISE D’OUVRAGE.....	8
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L’OPERATION	8
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	9
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L’OPERATION	9
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L’OPERATION.....	10
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	10
6.1.1 Coût de l’opération aux conditions économiques de référence	10
6.1.2 Coût de l’opération aux conditions économiques de réalisation	10
6.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	10
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS.....	12
7.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS.....	12
7.1.1 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :	12
7.1.1.1 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires des cofi-nanceurs (hors Métropole) :	12
7.1.1.2 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires de la Métropole :	13
7.1.2 Modalités applicables au solde de la convention de financement :	13
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	14
7.3 IDENTIFICATION	15
7.4 DELAIS DE CADUCITE	15
ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS LIES AUX EFFETS DE L’INDEXATION	15
ARTICLE 9. NOTIFICATIONS – CONTACTS.....	16
ARTICLE 10. DATE D’EFFET ET TERME DE LA CONVENTION	17

ANNEXES

ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLICS

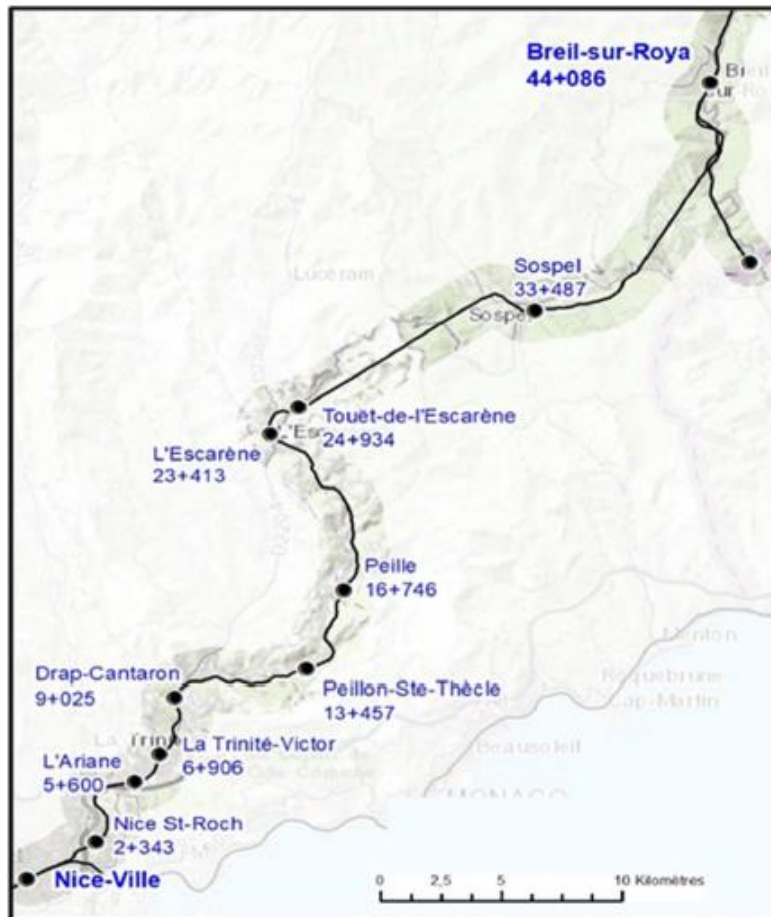
ANNEXE 2 : CARACTERISTIQUES DE L’OPERATION (COUT, FONCTIONNALITES ET DELAIS)

ANNEXE 3 : CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

ANNEXE 4 : MOYENS ET CALENDRIER DES EVENEMENTS DE COMMUNICATION

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La présente convention concerne l'opération de Modernisation partielle de la ligne 945 000 Nice - Breil-sur-Roya plus particulièrement entre Nice Saint Roch (Pk 2,791) et Breil-sur-Roya (Pk 44,086 de la gare) soit plus de 44 km de voies principales. Ce projet multi techniques consiste principalement à renouveler en partie des tronçons de voie, à conforter des ouvrages d'art et des ouvrages en terre.



LIGNE NICE VILLE BREIL SUR ROYA – 945 000

Les enjeux de la modernisation de la ligne sont la desserte du bassin d'emploi niçois, le train touristique des Merveilles ainsi que la desserte du lycée de Drap (Fontanil).

La ligne Nice-Breil-sur-Roya a fait l'objet d'une première phase de modernisation en 2001 avec la mise en place d'une signalisation automatique entre Nice et Drap et des reprises ponctuelles de l'armement de la voie dans le secteur de Sospel, permettant un relèvement de la vitesse des circulations et d'augmenter la capacité de la ligne. L'opération de modernisation de la ligne Nice – Breil-sur-Roya, s'inscrit dans la poursuite du programme de pérennisation de l'infrastructure de cet axe qui a été commencé au travers des contrats précédents Etat Région de 2000-2006, 2007-2013 et 2015-2020.

Fin 2019, SNCF Réseau a donc été missionné pour réaliser une étude préliminaire, suivant 3 scénarii « minimaliste », « intermédiaire » et « complet », afin d'envisager les différentes possibilités de travaux à engager pour continuer l'exploitation de la ligne.

A la suite de ces études préliminaires, il a été décidé lors du comité de pilotage (COFIL) du 24 novembre 2020, de poursuivre le projet en validant le lancement des études de conception Avant-Projet/Projet (APO) sur la base du « scénario complet ». Le scénario complet avait alors été estimé à 52 M€ courants, sur la base d'un service TER de 21 trains par jour.

La convention de financement couvrant les études APO, la rédaction des DCE et la commande de matériels pour les travaux de première priorité a été signée le 24 février 2021 sur la base du scénario complet défini à la phase études préliminaires.

L'Etat et SNCF Réseau ont signé une convention bipartite le 15 décembre 2022 pour un montant forfaitaire de 4 000 000 € HT.

Pendant la phase d'études APO, des aménagements complémentaires ont dû être intégrés au programme technique du fait, d'une part, d'une modification des conditions de réalisation sous fermeture de ligne à Drap, et d'autre part d'une évolution du programme fonctionnel en cours d'études APO (assurer un service commercial 2026 de 56 trains par jour beaucoup plus robuste, ambitieux et exigeant que celui initialement décrit). En complément l'estimation de la provision pour risques a été revue à la hausse sur la base d'une analyse de risques plus complète. Enfin, l'estimation du coût d'opération a été revue suite aux prévisions défavorables d'évolution des conditions économiques pour une réalisation des travaux finalement entre 2024 et 2025. Ainsi, le coût de l'opération, en fin d'études APO, a très significativement augmenté en comparaison de celui en fin d'études préliminaires. Cette phase d'études APO s'est achevée fin mars 2023. Le montant de la phase de réalisation (REA) du programme complet en fin d'études APO est estimé à 78,5 M€ courants au regard de 52 M€ courants en fin d'études préliminaires.

La présentation de l'évolution des coûts d'opération a été faite aux partenaires lors des comités techniques du 11 janvier 2023, puis du 15 mars 2023 et en fin de phase d'études APO le 24 mars 2023.

Lors des études APO, compte tenu des enjeux financiers, les partenaires ont fait le choix de ne pas traiter dans la présente opération, la plateforme du tunnel de Braus (sujette aux fontis) par des travaux lourds, et d'instrumenter la zone avec un « monitoring sismique ». La présente convention intègre donc l'acquisition et l'installation de ce dispositif, ainsi que les frais inhérents à l'exploitation des données issues de cet équipement et à sa maintenance sur une période de 10 ans. Les Parties s'engagent, par la présente convention, à financer cet investissement ainsi que la phase de maintien en condition opérationnelle du système sur une période de 10 ans.

En attendant de pouvoir établir un plan de financement sur la base du programme complet de l'APO, la Région a demandé à SNCF Réseau de poursuivre les actions nécessaires au respect du planning général de l'opération. Une convention de financement d'anticipation de la phase REA a donc été signée le 12 juillet 2023 entre la Région et SNCF Réseau pour un montant de 11,53 M€ courants. Cette convention prévoit le maintien du démarrage de la réalisation des travaux préparatoires en avril 2024. La présente convention prend en compte cette convention déjà conclue.

Enfin, par un courrier du 4 août 2023, la Région, à la demande des territoires desservis, a demandé à SNCF Réseau de décaler le démarrage des travaux sous fermeture de ligne, initialement prévus du 12 août au 31 août 2024, à la période du 4 au 25 septembre sans changer la date finale de réouverture de la ligne à l'exploitation. Cette demande, bien que très tardive, a été prise en compte par SNCF Réseau avec des risques supplémentaires sur la capacité à réaliser l'intégralité des travaux dans la période demandée.

À la suite de la signature du Protocole de préfiguration de l'avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat – Région 2021 – 2027 signé le 1^{er} décembre 2023, l'Etat a décidé d'augmenter sa contribution de 6,5 M€ en complément des 4 M€. Cette contribution porte sur la phase Réalisation de l'opération de modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya. Cette contribution de l'Etat est plafonnée : elle ne pourra donner lieu à un financement complémentaire au titre d'un avenant financier éventuel à la présente convention ou d'une évolution ultérieure de programme.

SNCF Réseau a accepté de contribuer, à titre exceptionnel, à hauteur de 8,5% du montant de la phase REA.

La CARF a délibéré une participation à la phase REA à hauteur de 700 k€ le 11 décembre 2023. La Métropole et le Pays des Paillons ont accepté de contribuer au plan de financement de l'opération avec des participations respectives de 2 M€ et 100 k€.

Le plan de financement est ainsi de 74,1 M€ courants. Afin de respecter le budget disponible, le programme de travaux est aménagé tout en respectant le programme fonctionnel et les objectifs du projet.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de la phase REA, les délais de réalisation, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

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

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de la phase Réalisation de l'opération décrite dans la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Les objectifs fonctionnels de cette modernisation sont de :

- Poursuivre le programme de pérennisation de l'infrastructure de cette ligne,
- Sauvegarder l'exploitation de la ligne en modernisant ponctuellement des nouvelles zones de voie et en sécurisant des ouvrages d'art ou ouvrages en terre,
- Permettre l'augmentation de service commercial prévu à partir du service annuel 2026, a minima, jusqu'à l'horizon 2030,
- Pour les zones de modernisation de la voie, de lever des risques de ralentissement potentiel à court terme,
- Pour les ouvrages d'art (excepté le tunnel de Braus pour lequel la limitation de vitesse devrait être maintenue) et ouvrages en terre traités, de lever des ralentissements existants et/ou les risques de ralentissement potentiel à court terme.

Les risques, notamment géologiques, de ces vallées pourraient conduire à l'horizon 2030 à la nécessité de réengager des confortements sur les ouvrages les plus exposés.

Pour mémoire les ralentissements au droit des versants de Suez et des Bouisses restent en place car ces ouvrages ne sont pas traités au titre de la présente convention.

Compte tenu du dispositif de monitoring sismique à installer dans le tunnel de Braus, les conditions de maintien ou non d'un ralentissement à 40km/h sur 1500 m seront analysées pendant une période de déverminage du dispositif. De plus, compte tenu de la nécessité d'adapter le programme technique, le ralentissement dans le tunnel de Braus devrait être maintenu sur environ 3km.

Le programme multi techniques concerne des :

- travaux de Voie y compris les travaux connexes y afférant : Renouvellement de Voie et de Ballast (RVB) sur environ 9,8 km dont près de 6,3 km en tunnel,
- travaux d'Ouvrages d'Art (OA) : remplacement des deux tabliers du pont rail (Pra) du Calvaire, le confortement partiel de la structure (GC : génie civil) des tunnels de Mont Grazian et Braus,
- travaux de régénération des ouvrages hydrauliques notamment dans les tunnels de Mont Grazian et Braus,
- travaux d'Ouvrages en Terre (OT) : confortement et sécurisation de 12 sites,

- travaux de signalisation, catenaires et télécom : sur les zones de voie traitées en RVB et pour la mise en place des dispositifs permettant d'assurer la fermeture de ligne (S9A3),
- investigations complémentaires sur les OT pour des phases ultérieures de modernisation,
- modification de la signalisation et du fonctionnement du passage à niveau n°3 au sud de la gare de la Trinité-Victor, en coordination avec le projet de pôle d'échanges multimodal voisin conduit par la Métropole Nice-Côte d'Azur, si les études en confirment la nécessité,
- fourniture et installation d'un dispositif de suivi de la plateforme sur 1500m dans le tunnel de Braus sur la zone sujette aux fontis. Ce dispositif doit permettre de prévenir SNCF Réseau de tout mouvement de plateforme afin de pouvoir anticiper autant que possible des mesures de protection des circulations mais aussi de pouvoir intervenir pour définir les mesures conservatoires ou de traitement d'une zone qui évoluerait défavorablement. Il est également prévu au titre du programme, le maintien en condition opérationnelle du dispositif de monitoring sismique installé. Ceci comprend la maintenance de l'installation par l'entreprise l'ayant installé sur une durée de 10 ans. De plus, SNCF Réseau expertisera les données issues de ce dispositif sur 10 ans afin d'analyser périodiquement l'évolution de la plateforme,
- poursuite de la mise en œuvre et suivi du programme de mesures compensatoires environnementales jusqu'en 2034 au titre des décisions administratives dont le programme prévisionnel est précisé en annexe 2 en attendant l'arrêté préfectoral à recevoir. SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage respectera ses engagements environnementaux jusqu'en 2034 inclus.

Les caractéristiques de l'opération et le détail des travaux par zones géographiques sont **détaillés dans l'annexe 2**.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de la phase REA pour la réalisation des travaux de modernisation de la ligne 945 000 Nice-Breil-sur-Roya est de trente (30) mois, hors délai de garantie de parfait achèvement et levées des réserves, à compter de la notification de la présente convention, qui devra intervenir au plus tard en mai 2024, pour une fermeture de la ligne aux circulations entre Drap exclus et Breil-sur-Roya exclus de septembre 2024 à décembre 2025.

Le délai de l'opération cité ci-dessus n'intègre pas la durée de suivi long terme du programme de mesures compensatoire Le suivi long terme des engagements environnementaux du maître d'ouvrage et du programme de mesures compensatoires se poursuivra jusqu'en 2034 inclus, au-delà de la finalisation de l'opération et de la clôture de la présente convention.

A noter aussi que le maintien en condition opérationnelle du monitoring est prévu pour 10 ans à compter de sa mise en service, soit une durée prévisionnelle du 1er décembre 2025 au 30 novembre 2035.

*Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**.*

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Le suivi de l'opération se déroulera conformément aux dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales.

SNCF Réseau informera les partenaires du suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires réalisées conjointement avec les services instructeurs de l'Etat.

Dans le cadre des comités techniques (COTECH) concernant la ligne Nice-Breil-sur-Roya, SNCF Réseau informera les partenaires du suivi opérationnel du dispositif de monitoring sismique durant toute sa période de maintien en service.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues (APO + REA)) est estimé à **63,5 M€** HT aux conditions économiques de **12/2019**.

L'estimation du coût de la phase réalisation de l'opération est fixée à **59,83 M€** HT aux conditions économiques de **12/2019**, et se décompose comme suit :

- Phase REA anticipée (objet de la convention de financement SNCF Réseau/Région signée le 12/07/2023) : 9 M€ aux conditions économiques de 12/2019,
- Phase REA : 50,83 M€ aux conditions économiques de 12/2019, y compris 3,5 M€ de contribution de l'Etat (objet de la convention Etat – SNCF Réseau du 15 décembre 2022).

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

6.1.2 Coût de l'opération aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la phase REA complète (y compris REA anticipée) est évalué à 74,098 M€ courants HT.

Comme indiqué, deux conventions de financement ont déjà été signées avec SNCF Réseau en décembre 2022 et juillet 2023, d'une part de 4 M€ (montant forfaitaire) financés par l'Etat et d'autre part de 11,53 M€ financés par la Région au titre du besoin de financement de la phase REA anticipée.

Aussi le besoin de financement de la présente convention est de **58,57 M€ courants HT** dont une somme de 505 000 € courants HT correspondant aux frais de Maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus de septembre 2023 (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024, de 3,5% par an à compter de 2025 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, de 2,5 % par an à compter de 2025.

6.2 Plan de financement

Pour rappel, deux conventions de financement ont déjà été signées :

- Une convention de financement entre l'Etat et SNCF Réseau signée le 15 décembre 2022 actant le versement d'un montant forfaitaire de 4 M€ financé à 100% par l'Etat,
- Une convention de financement entre la Région et SNCF Réseau actant le versement d'un montant de 11,53 M€ financés à 100% par la Région a été signée le 12 juillet 2023 au titre du besoin de financement de la phase REA anticipée.

AR Prefecture006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Pour rappel, le cout total de la phase realisation est le suivant :

COUT DE LA PHASE REALISATION	Quote-part	Montants en € courants HT
Etat	14,1704%	10 500 000
Région	73,5509 %	54 500 000
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6991 %	2 000 000
Le Pays des Paillons	0,1350%	100 000
Communauté de la Riviera française	0,9447 %	700 000
SNCF Réseau	8,5000 %	6 298360
COUT TOTAL INITIAL	100,0%	74 098 360

Dont :

Conventions déjà signées	Montants en € courants HT des financements
Bilatérale Etat-SNCF Réseau décembre 2022	4 000 000
Bilatérale Région-SNCF Réseau juillet 2023	11 530 000

Le besoin de financement résiduel de l'opération, objet de la présente convention, est donc de **58 568 360 €** courants HT dont un montant forfaitaire de 1,22 M€ qui sera facturé au moment du solde au titre de la mise en place du monitoring et de la mise en application de la réglementation au titre du code de l'environnement. Avant le versement du solde, ce montant forfaitaire pourra être réévalué au regard des prescriptions de l'arrêté préfectoral à recevoir.

Ainsi, les Parties s'engagent à participer au financement de l'opération, dans le cadre de la présente convention (hors conventions de financement déjà existantes) selon la clé de répartition suivante :

PLAN DE FINANCEMENT, OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION	Quote-part	Montants en € courants HT
Etat	11,0981 %	6 500 000
Région	73,3673%	42 970 000
Métropole Nice Côte d'Azur	3,4148%	2 000 000
Le Pays des Paillons	0,1707%	100 000
Communauté de la Riviera française	1,1952 %	700 000
SNCF Réseau*	10,7539 %	6 298 360
TOTAL	100,000 %	58 568 360

La participation de l'État est plafonnée : elle ne pourra donner lieu à un financement complémentaire au titre d'un avenant financier éventuel à la présente convention ou d'une évolution ultérieure de programme. En cas d'augmentation du coût de l'opération due aux effets d'indexation (cf. article 8), l'État examinera l'impact sur sa participation.

* La participation de SNCF Réseau est exceptionnelle et liée aux caractéristiques du projet.

Ce plan de financement servira aux appels de fonds selon les modalités définies à l'article 7.1 de la présente convention, au prorata des participations de chaque Partie.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les versements, en tant que subventions d'équipement, sont exonérés de taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

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

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Pour l'exercice des études et des travaux définis au titre de la présente convention, SNCF Réseau percevra un financement de l'État sur le budget du programme 2024 (« infrastructures et services de transports »), action 41 (« infrastructures ferroviaires »).

- A date, le code d'activité budgétaire n'est pas encore défini.
- Le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement est chargé de l'exécution de la présente convention.
- Le comptable assignataire est la Directrice Régionale des Finances Publiques de PACA - DRFIP 13.

7.1.1 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

7.1.1.1 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires des co-financeurs (hors Métropole) :

Par dérogation à l'article 8.2 des Conditions générales, SNCF Réseau procédera auprès des partenaires financiers, au prorata des participations de chaque Partie figurant au plan de financement mentionné à l'article 6.2 des présentes Conditions particulières ci-avant, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 20 % du montant de leur participation respective rappelée à l'article 6.2 sera effectué à la notification de la présente convention de financement ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite effectués en fonction de l'avancement des travaux. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement de la phase Réalisation par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants rappelée à l'article 6.2 des présentes conditions particulières ci-avant. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement de la phase Réalisation signé par le Représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagés. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 90% ;
- au-delà de 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés au titre de la phase Réalisation ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini à l'article 6.2 des présentes conditions particulières ci-avant.

7.1.1.2 Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires de la Métropole :

Par dérogation à l'article 8.2 des Conditions générales, SNCF Réseau procédera auprès de la Métropole, au prorata de sa participation figurant au plan de financement mentionné à l'article 6.2 des présentes Conditions particulières ci-avant, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 40 % du montant de sa participation rappelée à l'article 6.2 sera appelé au 1^{er} trimestre 2025 ;
- des acomptes intermédiaires seront ensuite appelés en fonction de l'avancement des travaux. Ils seront calculés en multipliant le taux d'avancement de la phase Réalisation par le montant de la participation financière de la Métropole en euros courants rappelée à l'article 6.2 des présentes conditions particulières ci-avant. Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement de la phase Réalisation signé par le Représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 90% ;
- au-delà de 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés au titre de la phase Réalisation ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini à l'article 6.2 des présentes conditions particulières ci-avant.

7.1.2 Modalités applicables au solde de la convention de financement :

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif (DGD).

Afin de ne pas retarder le solde de la convention de financement, les Parties s'accordent sur le fait que le DGD inclura un montant forfaitaire de 1,22 M€ courants relatifs à la mise en place du monitoring et conformément à la mise en place de la réglementation au titre du code de l'environnement. Avant le versement du solde, ce montant pourra être réévalué au regard des prescriptions de l'arrêté préfectoral à recevoir.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

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

Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les Parties, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Région Provence-Alpes-Côte-D'azur 27 place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service Infrastructures et Développement	dbiau@maregionsud.fr 04 91 57 50 57
Communauté d'Agglomération de la Riviera Française	Communauté d'Agglomération de la Riviera Française 16 Rue Villarey, 06500 Menton	Affaires financières	finances@carf.fr
Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole Nice Côte d'Azur 5, rue de l'Hôtel de Ville 06364 Nice Cedex 04	DGA Grands Projets et Transports	wilfrid.espi@nicedotedazur.org
Communauté de Communes du Pays des Paillons	Communauté de Communes du Pays des Paillons 55bis D2204, 06440 Blausac	Aménagement du Territoire	amenagementduterritoire@ccpp06.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région Provence Alpes Côte d'Azur	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Communauté d'Agglomération de la Riviera Française	240 600 551 00032	FR 27 240 600 551 000 24
Métropole Nice Côte d'Azur	200 030 195 00024	FR 00 200 030 195
Communauté de Communes du Pays des Paillons	240 600 593 00034	FR 56 240 600 593
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

7.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- dans un délai de **douze (12) mois** à compter de la notification de la présente convention, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins trois (3) mois avant son échéance ;
- dans un délai de quarante-huit **(48) mois** à compter de l'achèvement de l'intégralité des travaux (délai de garantie de parfait achèvement échus), si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins six (6) mois avant son échéance.

ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS LIES AUX EFFETS DE L'INDEXATION

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

comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement. 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 de Financement, les co-financeurs, après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la présente convention de financement ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les co-financeurs. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la seule charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet le cas échéant d'un avenant dans les 4 mois suivant le comité de pilotage.

Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux co-financeurs.

ARTICLE 9. NOTIFICATIONS – CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier en recommandé avec accusé de réception à :

Pour la Région

Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des Infrastructures et des Grands Equipements,
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13 481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 57
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour l'Etat

Nom : Mustapha MAKHLOUFI
Adresse : STIM / UAPTD - DREAL PACA, 16, rue Zattara - CS 70248 – 13 331 Marseille Cedex 3
Tél : 04.88.22.64.21
E-mail : mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

Nom : François LEFEBVRE
Adresse : 16 Rue Villarey, 06500 Menton
Tél : 04 92 41 80 32
E-mail : f.lefebvre@carf.fr

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Nom : Emmanuel PETIOT
Adresse : Métropole Nice Côte d'Azur – 06364 Nice Cedex 04
Tél : 04 89 98 11 09
E-mail : emmanuel.petiot@nicedotedazur.org

Pour la Communauté de Communes du Pays des Paillons

Nom : Stéphane MORANDO
Adresse : 55bis D2204, 06440 Blausac
Tél : 04 92 00 75 85
E-mail : dgs@ccpp06.fr

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Pour SNCF Réseau

Nom : Patrick LARMINAT
Adresse : Immeuble Le Triangle, 5 Rue de Crimée, 13003 Marseille
Tél : 04 96 17 04 72
E-mail : patrick.larminat@reseau.sncf.fr

ARTICLE 10. DATE D'EFFET ET TERME DE LA CONVENTION

Conformément à l'article 10 des Conditions générales, la présente convention prend effet à sa date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre des présentes, ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 7.4.

En tout état de cause, la présente convention prend fin au 31 décembre 2030.

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour l'Etat
Le Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur**

Monsieur Christophe MIRMAND

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

***Pour La Région Provence Alpes Côte d'Azur
Le Président du Conseil régional***

Monsieur Renaud MUSELIER

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Menton, le

***Pour la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française
Président du Conseil communautaire***

Monsieur Yves JUHEL

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Nice, le

***Pour la Métropole Nice Côte d'Azur
Président de la Métropole***

Monsieur Christian ESTROSI

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Blausac, le

**Pour le Pays des Paillons
Président du Pays des Paillons**

Monsieur Cyril PIAZZA

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Fait, en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

Pour SNCF Réseau

Le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur Karim TOUATI



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	28
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	28
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION.....	28
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	29
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	29
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	30
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	30
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE.....	30
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	31
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	31
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU.....	32
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	32
7.1 DISPOSITIONS GENERALES.....	32
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	32
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION	33
ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	33
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	35
8.1 REGIME DE TVA	35
8.2 VERSEMENT DES FONDS	35
Appels de fonds et solde	35
Calendrier prévisionnel des appels de fonds	36
Délai de paiement	36
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	36
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS	36
REGIONALES	
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	37
ARTICLE 11. RESILIATION.....	37
ARTICLE 12. MODIFICATION	38
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION.....	38
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	38
ARTICLE 15. COMMUNICATION.....	38
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....	39
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....	39
FICHE OPERATION « PHASE OPERATIONNELLE ».....	42

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

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

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

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

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

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

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

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

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des

comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande

de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,

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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds**Appels de fonds et solde**

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 1. Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 2. Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

3. Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des

incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

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

Intitulé de l'opération : Phase Réalisation des travaux de modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya

Eléments de gouvernance :

Le Comité Technique est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement. Il prépare les décisions du Comité de Pilotage.

Le Comité de Pilotage est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement.

Ces comités se réuniront autant que de besoin et notamment en cas d'évolution remettant en cause le programme, le délai ou le financement de l'opération.

Eléments de programme

Les objectifs fonctionnels de cette modernisation sont de :

- Poursuivre le programme de pérennisation de l'infrastructure de cette ligne,
- Sauvegarder l'exploitation de la ligne jusqu'à horizon 2030 en modernisant ponctuellement des nouvelles zones de voie et en sécurisant des ouvrages d'art ou ouvrages en terre ;
- Permettre l'augmentation de service commercial prévu à partir du service annuel 2026, a minima, jusqu'à l'horizon 2030
- Pour les zones de modernisation de la voie : levée des risques de ralentissement potentiel à court terme ;
- Pour les ouvrages d'art (excepté le tunnel de Braus pour lequel la limitation de vitesse pourrait être maintenue) et ouvrages en terre traités : levée des ralentissements existants et/ou les risques de ralentissement potentiel à court terme.

La situation de référence :**LTV et LPV existantes**

Sur la ligne Nice – Breil-sur-Roya dont la vitesse nominale varie en fonction des tronçons entre 70 et 100 km/h, Il existe plusieurs LPV (limitation permanente de vitesse) :

- LPV 40 km/h de Pk 15,720 au Pk 15,890 Versant des Bouisses (stabilité de remblai).
- LPV 40 km/h du Pk 34,900 au Pk 35,165 Versant de Suez (confortement d'ouvrage en terre).

Ces deux LPV de faible longueur ne seront pas traitées dans le projet et seront amenées à perdurer.

- LTV (limitation temporaire de vitesse) 40 km/h du Pk 27,836 au Pk 31,273 dans le tunnel de Braus (problématique plateforme).

La situation suite aux travaux**A la réouverture de ligne :**

- Les LPV de Bouisses et de Suez non traitées dans le projet seront maintenues.
- Sur les zones traitées en modernisation de voie, les potentielles LTV identifiées à court terme seront levées.
- Dans le tunnel de Mont Grazian et après réalisation des travaux de confortement de l'OA, la LTV potentielle 10km/h identifiée à court terme sera levée.
- Dans le tunnel de Braus, après réalisation des travaux de confortement de l'OA et de l'hydraulique associée, l'arrêt potentiel des circulations à court terme sera éteint. La LTV 40 km/h sera transformée en LPV au même taux (40km/h). Cependant et compte tenu du fait que l'intégralité du tunnel ne sera pas traitée en renouvellement de voie ballast et hydraulique, un ralentissement à 40km/h pourrait être mise en place sur près de 3km à moyen terme.

Le programme technique prévisionnel détaillé

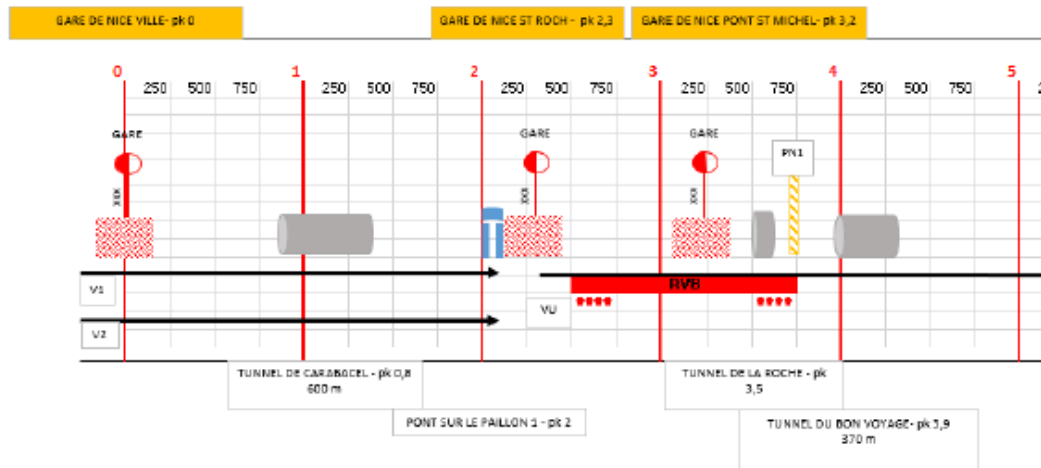
L'APO est basé sur un scénario de régénération complet, mais afin de rester dans l'enveloppe financière allouée au projet, sont exclus en phase Réalisation les travaux de voie et hydraulique sur 2 700 m dans le tunnel de Braus. Des mesures conservatoires seront néanmoins mises en œuvre sur cette zone (voir ci-dessous) et un ralentissement à 40km/h pourrait être mis en œuvre à moyen terme.

Le programme de l'opération inclut la mise en œuvre, la gestion, l'entretien et le suivi écologique long terme du programme de mesures compensatoires jusqu'à extinction des obligations du maître d'ouvrage en matière de suivi du programme de mesures compensatoires. Le programme de mesures compensatoires (sous réserve de l'arrêt préfectoral à recevoir) concerne le suivi du Spéléropès de Strinati (avec une mission d'herpétologues).

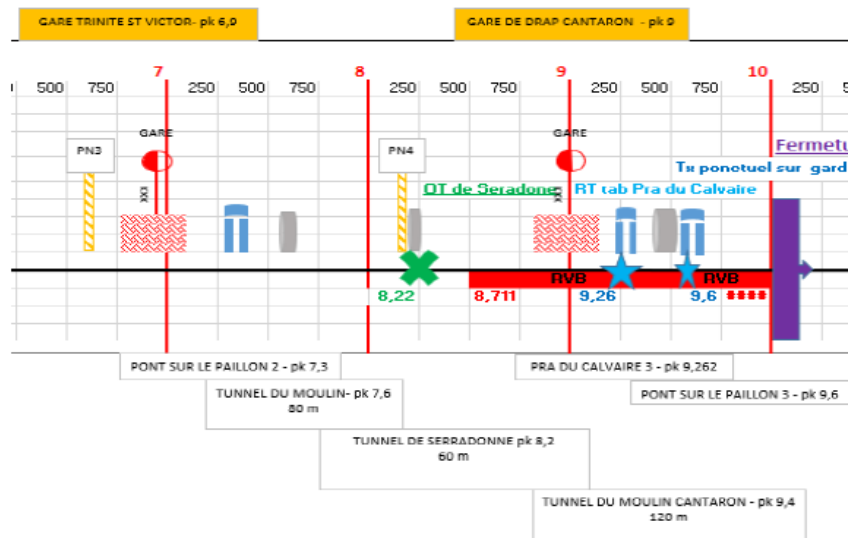
Le détail du programme des travaux retenu par zone géographique est donc le suivant :

Tronçon Nice-Drap :➤ **Nice St Roch :**

- Renouvellement de Voie et Ballast (RVB) du Pk 2.793 au 3.375 y compris les connexes (signalisation, télécom, caténaire,)
- Simplification du plan de voie avec dépose de deux appareils de voie Aig Q et Aig 25 et renouvellement de l'aig 26 y compris connexes.



Localisation des travaux à Nice Saint Roch

➤ **Drap Cantaron :**

Localisation des travaux à Drap Cantaron

Travaux de Voie : (plancher existant Traverses bois et rail U 50 ou LP 48)

- RVB du Pk 8,711 au 9.886 dont une partie en tunnel y compris les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...)
- En gare de Drap :
 - Remise en conformité du tracé de voie (ripage) nécessitant des travaux sur le quai côté voie 2 et l'élargissement de la tête de talus (bord de la plateforme ferroviaire) par procédé RUGLEI.
 - Simplification du plan de voie avec dépose de l'aiguille A donnant accès à la voie de service 4 y compris connexes
 - Travaux de fermeture de ligne au nord de la gare de Drap Cantaron avec mise en place des dispositifs unifiés

Travaux ouvrage d'art : Pra du Calvaire PK 9.262

- Renforcement des culées par injections et par la réalisation de micropieux
- Remplacement des tabliers supportant les voies y compris connexes

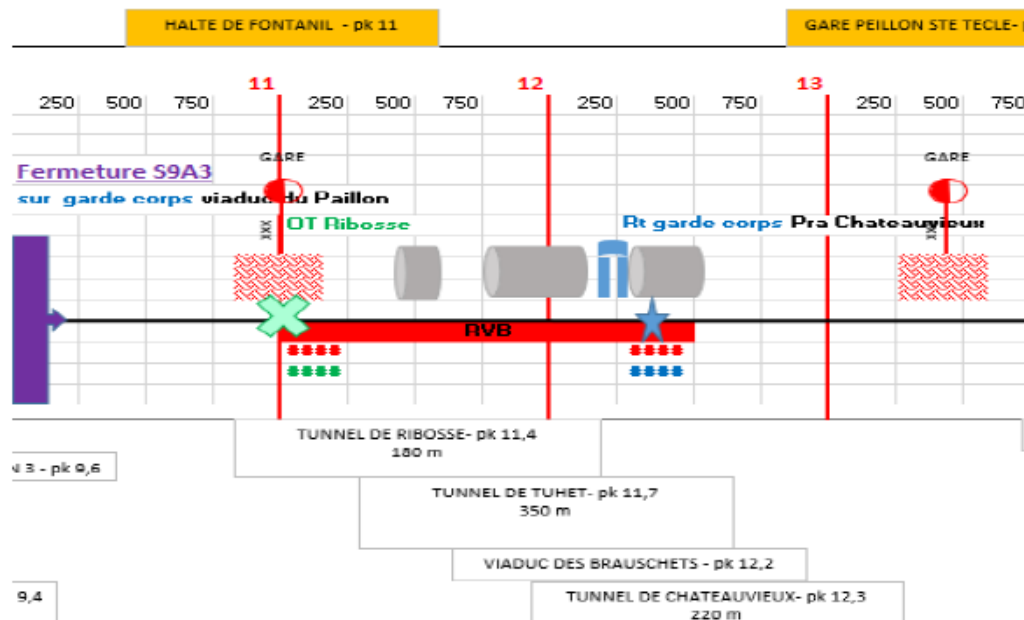
Travaux ouvrage en terre : OT de Serradone Pk 8.221

- Confortement du versant, opération de sécurisation
- Opérations de purges, de mise en place de grillages plaqués ancrés et de mise en place d'écrans pour traiter le risque diffus de chutes de rochers.

Tronçon Drap-L'Escarène :

Cette portion réalisée sous régime de fermeture de ligne S9A3, débute au pk de la fermeture de la ligne et déroule jusqu'à la sortie de la gare de l'Escarène. Elle englobe 5 zones de travaux de renouvellement de la voie et 9 sites de confortement d'ouvrages en terre

• Fontanil



Localisation des travaux à Drap – L'Escarène

Travaux de Voie : (plancher existant Traverses bois ou plancher mixte et Rail U 50)

RVB du Pk 11.070 au 12.313 dont une partie dans les quais de la halte de Drap Fontanil et en partie en tunnels y compris les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de

sécurité du personnel et des abords, ...)

Travaux ouvrage d'art : Viaduc des Morts Pk 12,172

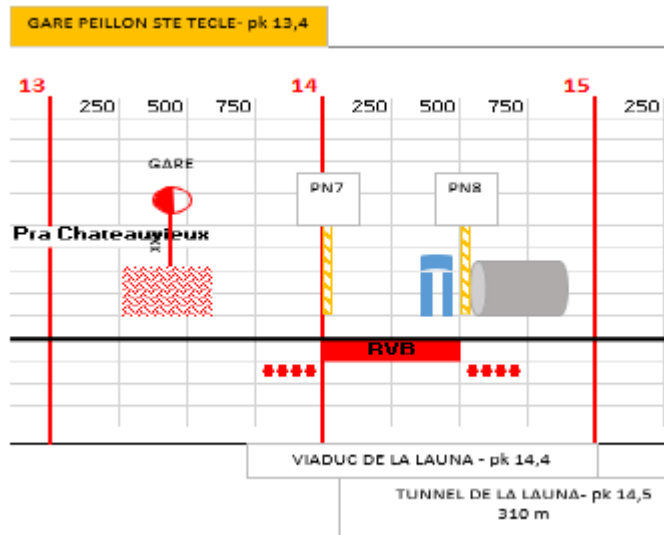
Mise en conformité des gardes corps de l'ouvrage

Travaux ouvrage en terre : OT de Ribosse Pk 11.074

Confortement du versant afin d'assurer la sécurité des circulations.

Opérations de purges, de mise en place de grillages plaqués ancrés

- **Voie entre le PN7 et le PN8**



Localisation des travaux entre le PN7 et le PN8

Travaux de Voie :

RVB du Pk 14.045 au 14.704 dont une partie dans les quais de la halte de Drap Fontanil et en partie en tunnels y compris les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...)

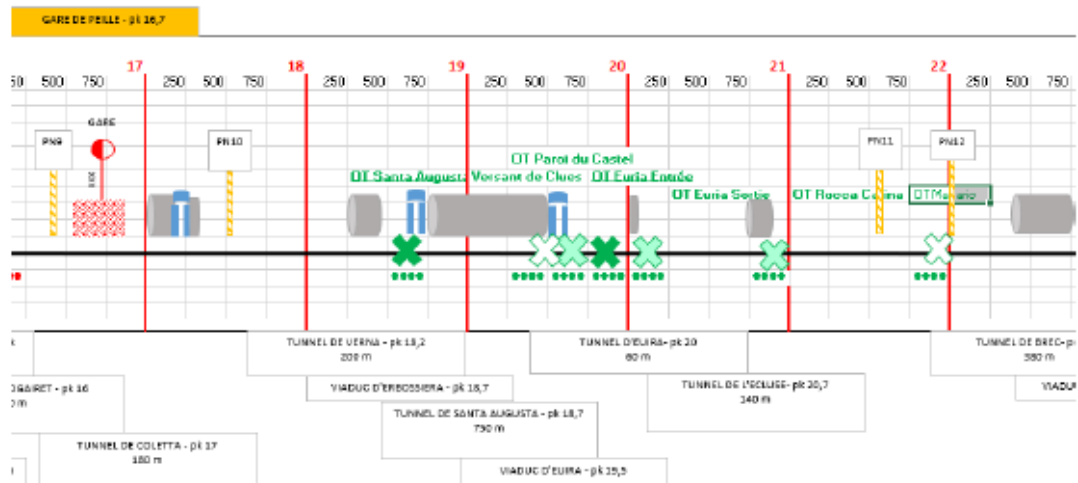
- **Les Bouisses**



Travaux de Voie :

RVB du Pk 15,820 au 16,020 y compris les travaux connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...).

- Ouvrages en terre de Peille à l'Escarène



Localisation des travaux entre Peille et l'Escarène

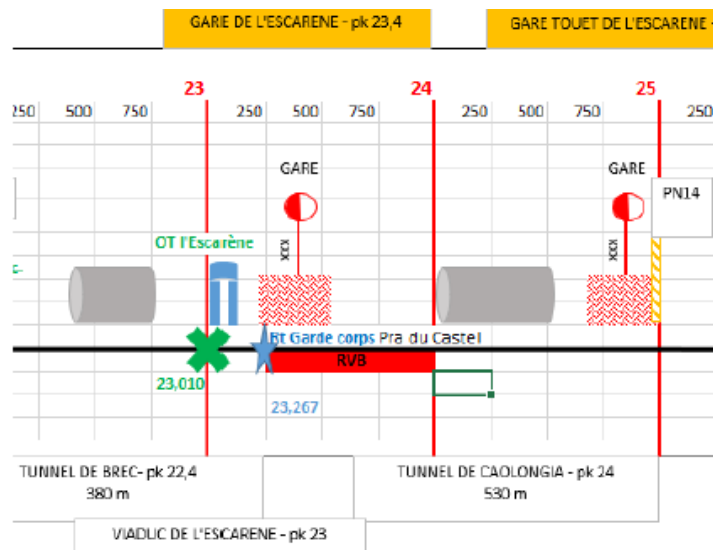
Travaux d'ouvrages en terre :

7 sites seront à conforter afin d'assurer la sécurité des circulations. Les Km indiqués sont indicatifs.

- Versant d'entrée du tunnel de Santa Augusta Pk 18.699.
- Versant des Clues Pk 19.520.
- Paroi de Castel Pk 19.640
- Versant d'entrée du tunnel d'Euria Pk 19.918
- Versant de sortie du tunnel d'Euria Pk 20.021
- Tranchée de Rocca Carina Pk 20.940
- Versant de Mardaric Pk 21.750

Les opérations de purges, de mise en place de grillages plaqués ancrés et de mise en place d'écrans pour traiter le risque diffus de chutes de rochers sont les principaux travaux envisagés.

- L'Escarène



Localisation des travaux en gare de l'Escarène

Travaux de Voie :

En gare de l'Escarène,

- RVB du Pk 23.178 au 23.990 sur voie 2 dont une partie en zone de quai
- RVB du PK 23.213 au 23.956 sur la voie N°6
- RAV (Renouvellement des appareils de voie) I et G
- Remise en conformité du tracé de voie (ripage) nécessitant des travaux sur le quai voie 2.
- Y compris les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...)

Travaux ouvrage d'art : Pra PK 23.260

Remplacement de garde-corps, mise en conformité

Travaux ouvrage en terre : Déblai routier de L'Escarène Pk 23.010

Les travaux envisagés consistent en la mise en œuvre d'un grillage plaqué ancré sur l'ensemble du talus,

Tronçon L'Escarène-Breil-sur-Roya :

Cette portion réalisée sous régime de fermeture de ligne S9A3 comprend les travaux de confortement structurels des tunnels de Braus et de Mont Grazian mais aussi des travaux de Renouvellement de Voie et de Ballast dans ces mêmes tunnels

Le traitement de deux ouvrages en terre : Mont Grazian et Banquo ainsi que la réfection des garde-corps du viaduc de bancal. Des travaux de voie seront aussi engagés dans le tunnel de Caranca permettant de levée une non-conformité de gabarit dans l'ouvrage.

Travaux de Voie :

- **RVB dans le tunnel de Braus** sur 3,2 km y compris travaux lourds d'hydraulique et les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...). Mise en œuvre de mesures conservatoires « voie » (complément de ballast et renouvellement de traverses béton) sur la zone de 2,7 km non traitée en RVB.
- **Sospel** du Pk 33.202 au 33.712 : travaux de bourrage et ripage des voies engendrant des travaux sur les quais y compris connexes
- **Le RVB dans le tunnel de Grazian** du Pk 36.828 au 39.917 y compris travaux lourds d'hydraulique et les connexes (signalisation, télécom, assainissement, hydraulique, installations de sécurité du personnel et des abords, ...).
- **Tunnel de Caranca** du Pk 42.597 au 43.374 : Travaux de bourrage (BML) y compris connexes
- **Travaux de fermeture de ligne au sud de la gare de Breil-sur-Roya** avec mise en place des dispositifs unifiés :
 - Remise en conformité du tracé de voie (ripage) nécessitant des travaux sur le quai côté voie 2 et l'élargissement de la tête de talus (bord de la plateforme ferroviaire) par procédé RUGLEI.
 - Simplification du plan de voie avec dépose de l'aig A donnant accès à la voie de service 4 y compris connexes
 - Travaux de fermeture de ligne

Travaux ouvrage d'art :

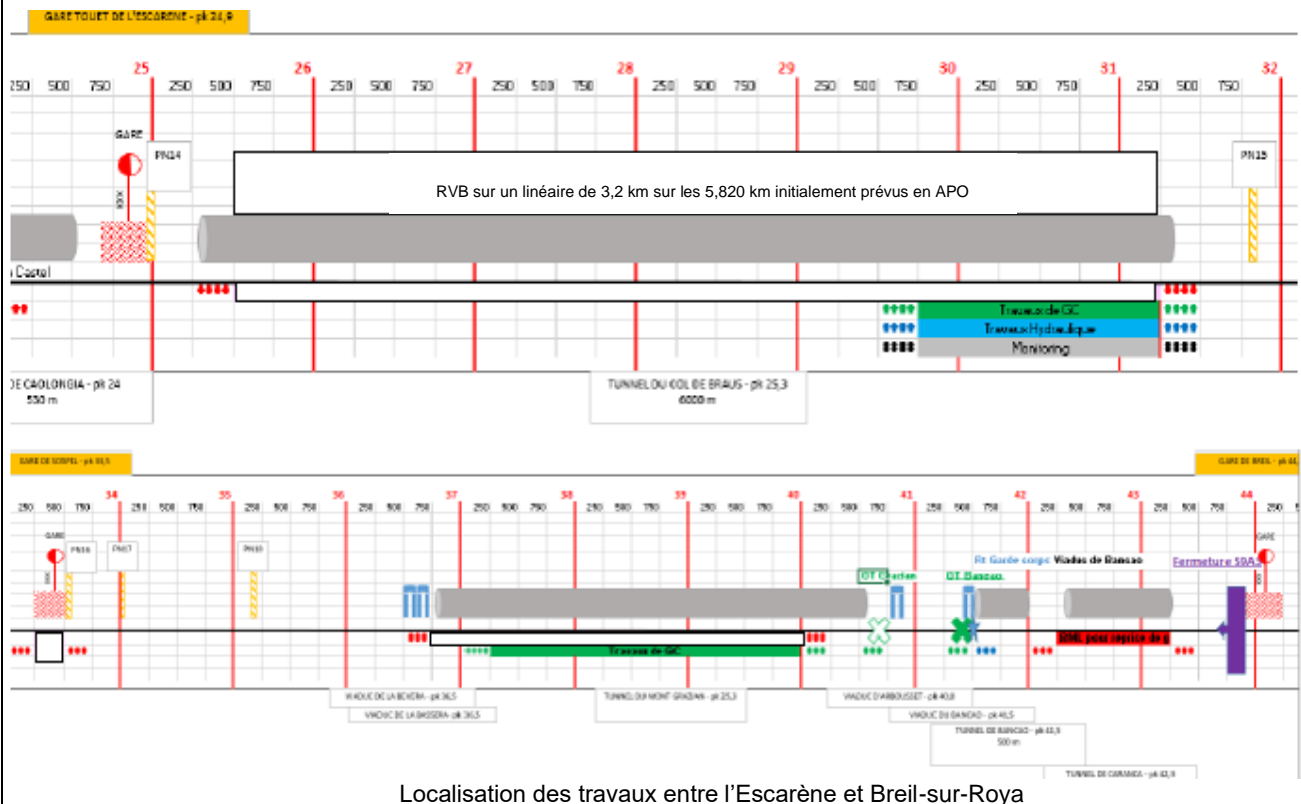
- **Tunnel dans le tunnel de Braus Pk 25.457**
 - Confortement partiel de la structure de l'ouvrage travaux génie civil (GC) (coques, niches Ziegler, niches pour la sécurité du personnel, ...)
 - Traitement de l'hydraulique associé au GC
 - ↳ Permettant la dépose du filet détecteur
 - Mise en place d'une surveillance innovante de la plateforme par un système de monitoring. Cette surveillance, mise en œuvre sur les 1500 premiers mètres du tunnel de Braus, est prévue pour 10 ans.
 - ↳ Réduction de la longueur du ralentissement existant à 40 km/h de 3200ml à 1500 ml correspondant à la « zone monitorée » et levée du risque potentiel

d'arrêt des circulations dans le tunnel.

- **Travaux dans le tunnel de Mont Grazian Pk 36.828**
 - Confortement partiel de la structure de l'ouvrage travaux de GC (Reprises localisées par béton projeté, purge d'enduit, réparation des captages défailants, injections des fissures).
 - Traitement de l'hydraulique associé au GC et sur d'autres zones dans le tunnel
 - ↳ Permettant d'éviter la mise en place d'un ralentissement à 10 Km/h
- **Viaduc de Bancao :**
Mise en conformité de garde-corps au droit de l'ouvrage en terre conforté.

Travaux ouvrage en terre : 2 sites

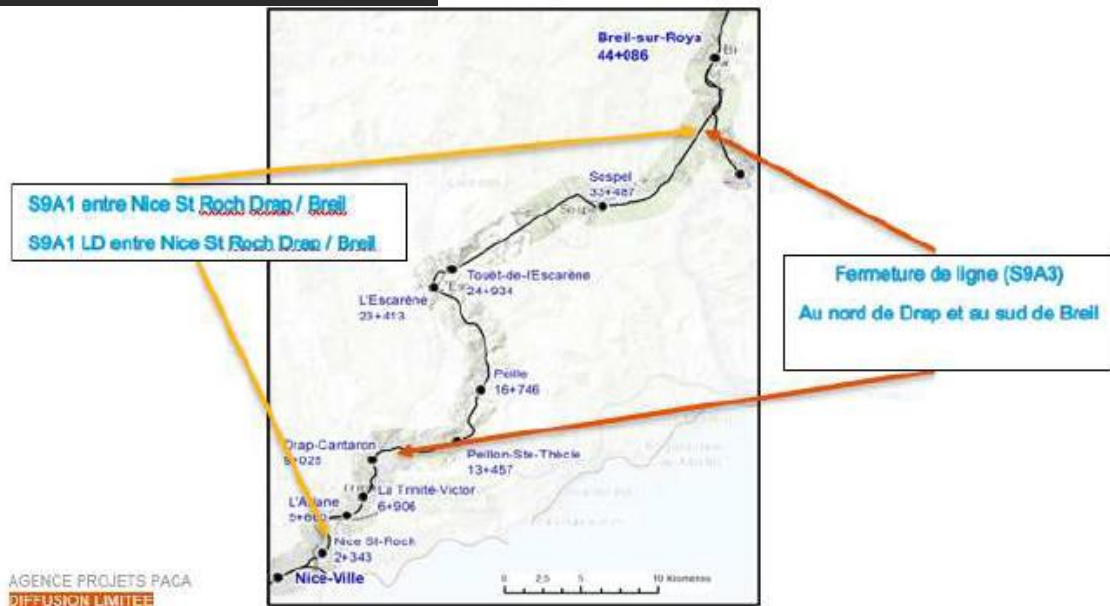
- **Versant de sortie du tunnel de Mont Grazian Pk 40.697**
- **Tranchée de sortie du tunnel de Bancao Pk 42.087**



Conditions de réalisation :

Les travaux prévisionnels seront effectués sous plusieurs conditions de réalisation en fonction de leurs situations géographiques.

Par un courrier du 4 août 2023, la Région a demandé à SNCF Réseau de décaler les plages travaux qui étaient prévues du 12 août au 31 août 2024 en S9A1 de Longue Durée à la période du 4 au 25 septembre sans changer la date de réouverture de la ligne à l'exploitation. Cette demande est intégrée dans le planning de l'opération mais elle engendre des risques supplémentaires du point de vue tension sur les ressources, tension sur le planning plus contraint de réalisation des travaux (moins de marges, risque marchés travaux et de tension sur les ressources) :



- Travaux entre mars 2024 et le **4 septembre 2024** de nuit entre la dernière circulation commerciale du soir et la première du matin avec mise en place d'une Limitation Temporaire de Vitesse à 40 km/h pendant les opérations voie
- **Travaux entre 4 septembre et le 25 septembre 2024** sans aucune circulation commerciale entre Nice Saint Roch et Breil-sur-Roya
- Travaux entre **25 septembre 2024** et le 25 novembre 2025 sans aucune circulation commerciale entre Draz et Breil-sur-Roya
- Travaux entre le 25 novembre et 12 décembre 2025 sans aucune circulation commerciale entre Nice Saint Roch et Breil-sur-Roya
- Réouverture de la ligne à l'exploitation le 14/12/2025
- Travaux de finition, levée des réserves éventuelles restantes : du 14/12/2025 au 06/02/2026 entre la dernière circulation commerciale du soir et la première du matin.

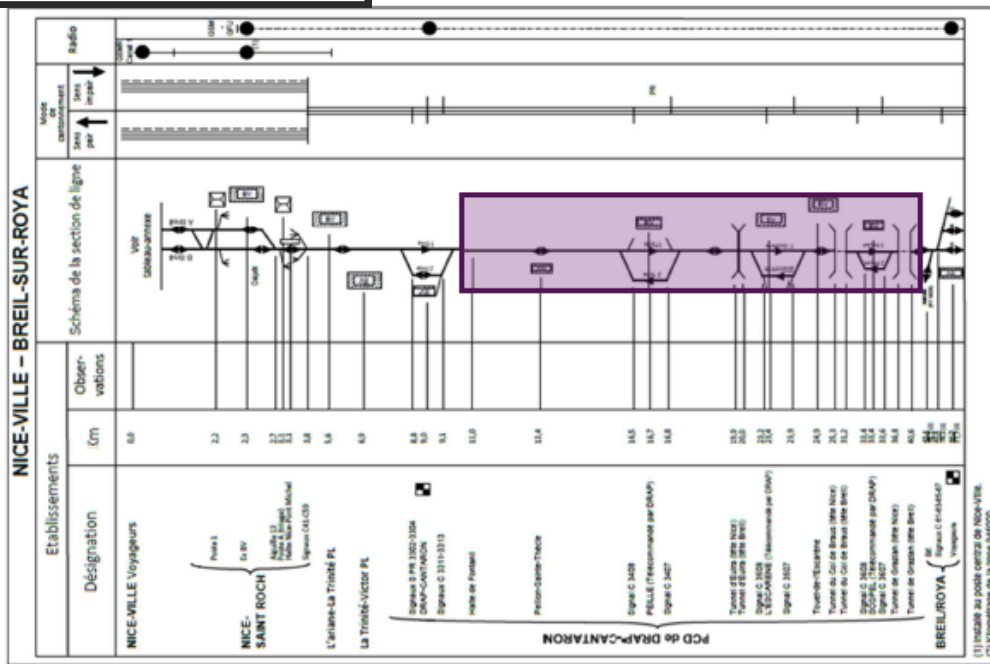
Nota : Certains types de travaux peuvent être soumis à des contraintes particulières comme le risque d'incendie, les nuisances sonores, l'évacuation des fumées et/ou poussières dans les tunnels et enfin les périodes d'interdiction liées au respect des procédures environnementales.

L'ensemble des travaux envisagés au-delà du Pk 9+830 et jusqu'au sud de Breil-sur-Roya (Pk 43,250) sera réalisé en fermeture de ligne (S9A3) sous la responsabilité d'un gestionnaire de ligne fermée (GLF) garant de la sécurité sur ce tronçon. Il aura en charge la gestion (Documentaire et Opérationnelle) de la ligne fermée, y compris la rédaction du RTES (Règlement Temporaire d'Exploitation et de Sécurité d'un chantier en Ligne Fermée).

Constitution et délimitation de la ligne fermée pour travaux

La ligne fermée pour travaux est une partie de ligne du RFN, placée sous la gestion directe du responsable des travaux.

La zone du S9A3 s'étend du Pk 9+830 jusqu'en gare de Breil-sur-Roya au Pk 43+452. (Voir schéma ci-dessous)



Pour s'opposer à toute sortie intempestive d'un Train travaux (TTX) ou d'un engin-chantier de la ligne fermée (y compris les dérives), le domaine est délimité par des points géographiques où sont situés les dispositifs physiques mis en voie.

Éléments financiers :

Le Coût de l'opération (hors EP) est évalué à 63.5 M€ HT aux conditions économiques de 12/2019 soit 78.098M€ courants et se décompose de la façon suivante :

AR Prefecture

006-240600593-20240530-CC240507-DE
Reçu le 06/06/2024

En € hors taxes aux conditions économiques de 12/2019	APO	REA anticipée	REA	Total
Foncier			132 814	132 814
Travaux	1 355 570	6 768 956	43 031 422	51 155 948
MOE	1 930 205	2 141 013	2 972 637	7 043 855
MOA	384 362	89 144	815 814	1 289 320
Frais de MOA SNCF Réseau	245 932	89 144	429 872	764 948
Autres dépenses de MOA	138 430		385 942	524 372
Provision pour risques			3 873 834	3 873 834
PRI (à détailler en commentaires)				-
PRNI				-
TOTAL	3 670 137	8 999 113	50 826 521	63 495 771
Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants				
Date prévisionnelle de fin de réalisation	fin 2026			
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 et ING			
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	sept-23			
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	<ul style="list-style-type: none"> • Taux d'indexation du TP01, de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024 et de 3,5% par an à compter de 2025 ; • Taux d'indexation de l'ING, de 4% en 2023, de 2,6% en 2024 et de 2,5% par an à compter de 2025. 			

Elements de calendrier previsionnel :

- Notification CFI REA au plus tard en mai 2024
- Négociation des marchés travaux entre septembre 2023 et février 2024
- Attribution des premiers marchés travaux en à partir de janvier 2024
- Etudes d'exécution à partir de février 2024
- Travaux entre Nice et Drap-Cantaron : de mars 2024 à aout 2024
- Travaux entre Drap-Cantaron exclue et Breil-sur-Roya exclue : de septembre 2024 au 25 novembre 2025
- Fin des travaux entre Nice et Breil-sur-Roya, préparation à la réouverture de ligne : du 25 novembre à décembre 2025
- Travaux de finitions, levées des réserves éventuelles restantes : 1^{er} semestre 2026
- Suivi de la plateforme ferroviaire sujette à fontis dans le tunnel de Braus sur 10 ans par le dispositif de monitoring sismique, soit jusqu'en 2035 avec analyse des données d'évolution du sous-sol et maintenance de ce dispositif.
- Suivi environnemental (selon arrêté préfectoral à recevoir) jusqu'en 2034 inclus.

Année	2023				2024				2025				2026												
	T3		T4		T1		T2		T3		T4		T1		T2										
Mois	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
NOTIFICATION CFI REA anticipée			★																						
CONSULTATION /NEGOCIATION DES MARCHES																									
Commande du matériel																									
Courriers d'engagement des partenaires																									
Notification CFI REA globale																									
ATTRIBUTION du 1er marché travaux																									
TRAVAUX PRINCIPAUX																									
Travaux préparatoires et études d'exécution																									
Travaux périmètre S9A1 + S9A1LD																									
Entrée en périmètre S9A3																									
Travaux Tunnel Génie Civil et Hydraulique																									
Travaux voie et connexes																									
Travaux Ouvrages en terre																									
Opération de réception																									
Travaux IS, essais, finitions																									
REMISE EN EXPLOITATION COMMERCIALE																									
FINITIONS																									

Calendrier previsionnel du programme de mesures compensatoires : les mesures compensatoires s'appliqueront de 2024 inclus à 2034 inclus.

Calendrier previsionnel du suivi de la plateforme par le dispositif de monitoring sismique de fin 2025 à 2035.

Convention de financement

Annexe 3

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

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FOND**OPERATION :***Complément de financement à la phase Réalisation des travaux de modernisation de la ligne 945 000 Nice – Breil -sur-Roya***MONTANT GLOBAL HT :** 58 568 360 € courants**Prévisions d'appels de fonds Etat / Région / CARF / Pays des Paillons /SNCF Réseau**

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
2ème trimestre 2024	1 ^{ère} appel de fonds	11 313 672	20%	A la signature de la présente convention de financement
2024	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	11 313 672	20%	En fonction de l'avancement de la phase Réalisation objet de la présente convention (émission par SNCF RESEAU de certificats d'avancement visés par le Représentant de SNCF RESEAU et d'un bilan des dépenses engagées)
2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	28 284 180	50%	En fonction de l'avancement de la phase Réalisation objet de la présente convention (émission par SNCF RESEAU de certificats d'avancement visés par le Représentant de SNCF RESEAU et d'un bilan des dépenses engagées)
2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	2 828 418	5%	Sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisés visé par le Représentant de SNCF RESEAU
2027	Solde	2 828 418	5%	Décompte Général Définitif incluant un montant forfaitaire de 1,22 M€ (mise en place du monitoring et mesures compensatoires environnementales)
TOTAL € H.T.		56 568 360	100,00%	

Prévisions d'appels de fonds Métropole Nice Côte d'Azur				
Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
1 er trimestre 2025	1 ^{ère} appel de fonds	800 000	40%	Attestation de démarrage des travaux signée par le Représentant de SNCF RESEAU
2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 000 000	50%	En fonction de l'avancement de la phase Réalisation objet de la présente convention (émission par SNCF RESEAU de certificats d'avancement visés par le Représentant de SNCF RESEAU et d'un bilan des dépenses engagées)
2025	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	100 000	5%	Sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisés visé par le Représentant de SNCF RESEAU
2027	Solde	100 000	5%	Décompte Général Définitif incluant un montant forfaitaire de 1,22 M€ (mise en place du monitoring et mesures compensatoires environnementales)
TOTAL € H.T.		2 000 000	100,00%	

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

Exemple de principe

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

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

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

SANS OBJET