

DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL
CENTRES D'ECHANGES

La commission permanente du Conseil régional en sa réunion du 17 avril 2014,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le contrat de projets 2007-2013 conclu entre l'Etat et la Région Rhône-Alpes,

VU le budget de l'exercice 2014,

VU la délibération n°98.06.805 du conseil régional du 27 novembre 1998 fixant les modalités d'intervention de la Région en faveur des « contrats d'aménagement de gare »,

VU la délibération du Conseil régional n° 10.00.222 des 21,22 et 23 avril 2010 donnant délégation à la commission permanente,

VU la délibération n°09.06.494 de la commission permanente du 18 septembre 2009 précisant le contenu des programmes d'intermodalité et d'insertion urbaine,

VU le rapport n°14.06.157 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission Transports, déplacements et infrastructures,

APRES avoir délibéré,

DECIDE

I CONTRAT D'AMENAGEMENT DE GARES

- I-1) d'approuver le contrat d'aménagement gares du pôle d'échanges multimodal d'Annemasse (74) entre la Région Rhône-Alpes, la Communauté d'Annemasse Agglomération et la SNCF portant sur les études APS-APD relatives à la construction d'un bâtiment voyageurs selon le projet ci-annexé (annexe 1),
- I-2) d'attribuer à SNCF « Gares et Connexions » une subvention d'investissement de 150 000 € représentant 50% d'une dépense subventionnable de 300 000 € HT en autorisation de programme (chapitre 908), pour la réalisation de cette opération,
- I-3) d'approuver pour cette subvention une prise en compte des dépenses subventionnables à partir du 31 janvier 2014,
- I-4) d'approuver le contrat d'aménagement gares du pôle d'échanges multimodal d'Annemasse (74) entre la Région Rhône-Alpes et RFF portant sur les études AVP relatives à la construction d'une passerelle (annexe 2),

- I-5) d'attribuer à RFF une subvention d'investissement de 152 500 € représentant 50% d'une dépense subventionnable de 305 000 € HT en autorisation de programme (chapitre 908), pour la réalisation de cette opération,
- I-6) de procéder au retrait de la délibération n°14.06.044 de la commission permanente du 20 février 2014 portant sur l'approbation du contrat d'aménagement de la gare de Monestier-de-Clermont (38) entre la Région Rhône-Alpes et la commune de Monestier-de-Clermont,
- I-7) d'approuver le contrat d'aménagement de la gare de Monestier-de-Clermont (38) entre la Région Rhône-Alpes et la Commune de Monestier-de-Clermont selon le projet ci-annexé (annexe 3).

II CONTRAT DE PROJETS ETAT/REGION 2007-2013 - VOLET INTERMODALITE ETUDES DE FAISABILITE DE MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES DE CLUSES (74) – LYON PERRACHE (69) – SAINT CHAMOND (42) : AVENANT

- II-1) d'approuver l'avenant à la convention entre l'État, la Région Rhône-Alpes et Réseau Ferré de France relative au financement des études préliminaires de mise en accessibilité des gares de Cluses, Saint Chamond et Lyon Perrache selon le projet ci-annexé (annexe 4),
- II-2) de proroger au 29 janvier 2016 le délai de caducité de la subvention de 138 400 € attribuée à RFF par délibération n°09.06.041 de la commission permanente du 29 Janvier 2009 relatif à l'achèvement des études de faisabilité des gares de mise en accessibilité PMR des gares de Cluses (74) – Lyon Perrache (69) – Saint Chamond (42).

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

Annexe 1



Annemasse **Agglo**
Annemasse - Les Voirons Agglomération

Pôle d'Échanges Multimodal à Annemasse.

Convention de financement des études APS -APD relatives à la construction
d'un bâtiment voyageurs

PROJET

Entre les soussignés:

La Région Rhône-Alpes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean Jack QUEYRANNE, en vertu de la délibération n°14.06. du 17 avril 2013, ci-après dénommée **la Région** ou « le CCRA »

La Communauté d'Agglomération d'Annemasse - Les Voirons, représentée par son Président, Monsieur Georges DELEVAL, en vertu de la délibération n°..... des 4 et 11 mars 2014, désignée ci-après **L'Agglomération**,

Et,

La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), Établissement Public Industriel et Commercial, inscrit au Registre du Commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est à La Plaine Saint Denis – SNCF 2, place des étoiles CS 700001. 93 636 LA PLAINE ST. DENIS, représentée par Monsieur Franck LAFERTE, Directeur de l'Agence Gares Centre Est Rhône Alpin – « Gares & Connexions », dûment habilité aux présentes par délégation de la Directrice générale de « Gares & Connexions », Madame Rachel PICARD, désignée ci-après **la SNCF « Gares & Connexions »**.

La Région, L'Agglomération et la SNCF « Gares & Connexions » sont ensemble dénommées « les Parties ».

PREAMBULE -

La gare d'Annemasse se situe à un emplacement stratégique dans le bassin Genevois, à la confluence des voies ferrées à destination de Genève, d'Evian, de Bellegarde, de St. Gervais, et des réseaux de transports en commun des agglomérations de Genève, d'Annemasse et du département de la Haute Savoie.

Les acteurs politiques du bassin Franco Valdo Genevois souhaitent développer l'offre en transports alternatifs à la voiture individuelle et l'intermodalité, afin de limiter l'usage de la voiture dans cette région où la circulation atteint un niveau de saturation, avec des conséquences dommageables sur la qualité de vie.

C'est pourquoi un RER Franco Valdo Genevois (RER FVG) est en cours d'études. Il devrait être mis en service à l'horizon 2017, avec un renforcement des dessertes (6 par heure et par sens entre Annemasse et Genève grâce à la création d'une nouvelle voie, le CEVA, 2 sur les branches d'Evian, St. Gervais et Annecy et 1 sur la branche en direction de Bellegarde).

La gare d'Annemasse deviendra une véritable plaque tournante pour ce RER FVG, avec un réaménagement conséquent du plan de voies. Les dernières estimations portent à 14 400 le nombre de montées/descentes par jour en gare d'Annemasse, avec environ 40% de voyageurs en correspondance. Ainsi 4 millions de voyageurs par an sont attendus contre 800 000 aujourd'hui. Avec l'arrivée du RER FVG, la fréquentation attendue en gare d'Annemasse sera 5 fois supérieure à la situation actuelle. Cela placera cette gare au rang de Pôle d'Echanges Multimodal d'intérêt « régional », répondant à des usages transfrontaliers très forts, qui sera desservi par l'ensemble des réseaux de transport en commun et sera également accessible grâce aux modes doux.

L'offre de services en gare doit être réadaptée pour répondre aux nouveaux enjeux de l'inter modalité sur ce site d'une part, et à l'évolution des besoins du client d'autre part. Par ailleurs, le report des flux sur le nouvel ouvrage de franchissement (dont la nature (aérien ou souterrain) n'a pas pu encore être déterminée) rend nécessaire le repositionnement des services et des équipements sur les flux.

L'ambition de services et les enjeux forts liés à ce futur nœud multimodal ont conduit les décideurs au lancement d'études pour la création d'un nouveau bâtiment voyageurs, qui sera accompagnée d'un réaménagement des services sur les emprises ferroviaires et du Bâtiment Voyageurs historique. Son dimensionnement, son ergonomie et son architecture seront au service des usagers et de leurs attentes et devront s'inscrire dans le projet d'ensemble du PEM, dont l'image directrice proposée par le cabinet Gautier+Conquet a été validée collectivement en juillet 2012.

SNCF « Gares & Connexions », Annemasse Agglo et le Conseil Régional Rhône-Alpes ont décidé suite au comité de pilotage du 11 février 2014 lancer une étude AVP portant sur ce sujet.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études visées à l'article 2 et réalisées sur le périmètre ferroviaire de la gare d'Annemasse.

Sont définies également ci-après les caractéristiques générales des études à réaliser.

La convention fixe également les modalités de conduite des études ainsi que les modalités qui permettront aux partenaires signataires de poursuivre le projet jusqu'à sa réalisation après *le rendu des études*, objet de la présente.

ARTICLE 2 - OBJET, MAÎTRISE D'OUVRAGE

2.1 Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des études APS et APD décrites ci-dessous est assurée par SNCF « Gares et Connexions », encore dénommé MOA.

Objet des Études

La présente convention porte sur les études d'APS et d'APD du nouveau bâtiment voyageurs de la gare et de la réhabilitation de la gare actuelle. Ces études traiteront également des reconstitutions des activités ferroviaires impactées par le projet de nouveau bâtiment voyageurs (le cabinet médical et l'établissement commercial ECT). Le début du travail devra prendre en compte le fait que la nature du futur ouvrage de franchissement des voies ferrées n'est pas encore déterminée (aérien ou souterrain), ce qui implique 2 scénarii de nouveau bâtiment voyageurs.

Programme de bâtiment

Au début de la mission d'APS, une réunion rassemblant l'ensemble des Parties devra être organisée à l'issue de laquelle le programme du bâtiment sur lequel devront se baser les études APS sera stabilisé (cf. article 3 relatif à l'organisation du pilotage et du suivi des études). Ce programme comprendra en particulier :

La création d'un nouveau Bâtiment voyageurs comprenant :

- la création d'un ensemble Hall d'attente / accueil / information,
- l'aménagement de bureaux et locaux de services COE, escale, back office, gestion de site,
- la création de toilettes publiques accessibles aux PMR,
- l'aménagement de bureaux destinés au relogement des activités SNCF impactées par le projet,
- la reprise ponctuelle du parvis (jonction avec le domaine public),
- l'aménagement d'une coque commerciale de type « boutique du quotidien »,
- la démolition du bâtiment 28/29,
- les services urbains et interurbains. Les partenaires souhaitent en effet se réserver la possibilité d'implanter des guichets intermodaux dans le bâtiment de la gare ferroviaire. Ces guichets renseigneront sur les services urbains, interurbains et liés à la vélostation, et seront complémentaires aux services délivrés au sein de la Maison de la Mobilité du pôle d'échanges. La réserve pour ces guichets intermodaux est évaluée à 50m² (25m² pour les transports urbains et la vélostation et 25m² pour les transports interurbains). Ils devront être situés au plus proche du débouché du franchissement des voies, au cœur des flux.

Ce nouveau bâtiment voyageurs n'est pas destiné dans un premier temps à recevoir les guichets ferroviaires, mais il devra être conçu pour laisser cette possibilité à terme.

La rénovation du BV historique comprenant :

- le ravalement de façades,
- le réaménagement de l'accès à l'espace de vente SNCF actuel conservé sur les mêmes emprises,
- la réhabilitation de l'aile Ouest du bâtiment historique de la gare, pour accueillir des commerces/restaurants. Un travail fin sera mené avec les services d'Annemasse Agglo afin de définir plus précisément la nature de ces commerces/restaurants, pour garantir la logique d'ensemble de la programmation urbaine.

L'équipement de services sur les emprises ferroviaires (quais, franchissement, bâtiments gare) comprenant :

- l'équipement et les mobiliers de quais (hors abris),
- l'implantation d'un Système d'informations voyageurs,
- l'équipement de sonorisation,
- la mise en place d'une nouvelle signalétique de cheminement.

Conception d'ensemble du nouveau bâtiment :

L'emprise du nouveau bâtiment voyageurs de la gare et son épannelage devront être définis en lien avec les services d'Annemasse Agglo et de RFF afin de :

- traiter au mieux l'interface avec les espaces publics et le projet ferroviaire, dans une logique de recherche d'économie sur le projet,
- garantir au mieux l'intégration de ce bâtiment dans le paysage urbain et sa cohérence avec la programmation du projet urbain.

Sous réserve des coûts de fonctionnement que cela pourrait engendrer (impact sur le toucher de train), la conception d'ensemble du nouveau bâtiment pourrait idéalement prévoir la création d'un « préau » permettant l'intégration du débouché de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au bâtiment voyageur. Ce « préau » pourrait être traité de façon à marquer la porte d'entrée de la gare depuis le parvis et à rendre le plus fluide possible les déplacements parvis/franchissement. Des matériaux transparents seraient alors à privilégier afin que le franchissement soit visible depuis le parvis. Au début des études, et tant que le choix portant sur la nature de l'ouvrage de franchissement n'est pas intervenu, deux variantes d'aménagement seront proposées (avec passerelle ou passage souterrain).

2.2 Documents à produire :

Un programme fonctionnel détaillé du bâtiment de la gare fera préalablement l'objet d'une validation en comité technique.

Pour avril 2014

Les esquisses fonctionnelles du projet :

- estimatif de l'opération,
- plan / coupe de principe des bâtiments, permettant de bien comprendre le projet,
- pour les services : vue en plan (emprise élargie) des nouveaux aménagements et services,
- plan délimitant l'emprise foncière nécessaire pour réaliser la nouvelle gare et la gare réhabilitée.

L'intégralité du dossier sera remise aux cofinanceurs de l'étude.

Pour juin 2014

Remise du dossier d'Avant Projet Sommaire avec les deux variantes de traitement de l'intégration du débouché du franchissement sud, en fonction de la nature de ce dernier :

- estimatif de l'opération (avec une simulation du modèle économique G&C),
- pour les deux nouveaux BV : plans coupes façades au 1/100 du bâtiment, image de l'accès au franchissement,
- pour les services : vue en plan (emprise élargie) des nouveaux aménagements et services.

L'intégralité du dossier sera remise aux cofinanceurs de l'étude.

Pour décembre 2014 :

Le maître d'ouvrage fournira aux partenaires l'intégralité du dossier d'Avant Projet Détaillé :

- un estimatif de l'opération (avec une simulation du modèle économique G&C),
- pour le BV historique : plans coupes façades au 1/100 des espaces réaménagés,
- pour le nouveaux BV : plans coupes façades au 1/100 du bâtiment,
- pour les services : vue en plan (emprise élargie) des espaces avec équipements existants et vue en plan (emprise élargie) des nouveaux aménagements et équipements.

Le rendu de ces études sera conforme aux exigences de la loi MOP pour les éléments de mission APS et APD en bâtiment.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

La complexité du projet de pôle d'échanges vient notamment de l'imbrication des différentes opérations qui le compose. Ces opérations doivent être conçues de manière globale afin de réaliser un pôle d'échanges fonctionnel et réellement intermodal en harmonie avec son environnement urbain.

La méthode de travail mise en place pour le pilotage de ces études doit permettre de respecter les délais contraints de calendrier tout en garantissant la cohérence d'ensemble du projet.

3.1 Groupe technique

Un groupe de travail technique rassemblant à minima les équipes techniques d'Annemasse Agglomération, le CRRA, le MOA sera chargé du pilotage des études. Le MOA fera régulièrement un point sur l'avancement des études précisées à l'article 2.

De plus, il est convenu que le prestataire réalisant la présente étude sera tenu de se coordonner régulièrement avec les autres maîtres d'œuvre du PEM et de les alerter en cas de modification ayant un impact sur le reste du projet.

3.2 Comité de pilotage

A la demande des parties, le comité de pilotage, composé notamment des partenaires financeurs pourra être saisi.

3.3 Déroulé des études

o Esquisse et APS

Au démarrage des études une réunion technique de coordination rassemblant Annemasse Agglo, CRRA, la SNCF et RFF sera organisée afin de stabiliser le programme des différents architectes intervenants sur le projet.

Le dossier d'APS sera remis au plus tard une semaine avant le COPIL (prévu en juin) à chaque financeur et présenté en groupe technique au cours duquel chaque maître d'ouvrage formulera ses remarques.

Le résultat de l'étude APS sera présenté lors d'un comité de pilotage en juin qui validera le contenu du dossier et décidera de la poursuite ou non des études.

Si le comité de pilotage renonçait à la réalisation d'un nouveau bâtiment gare la présente convention serait rendue caduque et les études APD ne seront pas lancées.

Dans le cas contraire, les études APD seront lancées dès juillet 2014.

o APD

Lors du déroulé de cette étude, des rencontres techniques entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre seront organisées en tant que de besoin pour s'assurer du bon traitement des interfaces.

A minima, un point d'étape sur le dossier sera réalisé à mi-parcours.

Le dossier définitif sera remis en décembre 2014 et soumis à la validation du comité de pilotage du pôle d'échanges.

ARTICLE 4 - COÛT DES ETUDES ET PROPRIETE DES ETUDES

Le coût des études APS APD est calculé à partir du montant de travaux des ouvrages étudiés, tel qu'il a été calculé dans le cadre d'une étude de faisabilité. Ce montant de travaux s'élève à 3,96 M€ HT aux CE 2013.

Le coût prévisionnel des études APS APD décrites à l'article 2 de la présente convention est de 300 000 € HT (CE 2013). Il intègre les frais de maîtrise d'ouvrage.

Les études financées dans le cadre de la présente convention restent la propriété intellectuelle de la SNCF.

ARTICLE 5 - DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Objet	Montant	SNCF		CRRA		Annemasse AGGLO	
		Taux	Montant	Taux	Montant	Taux	Montant
2 APS et 1 APD Gare	300 000	25%	75 000	50%	150 000	25%	75 000

5.2 Modalités de versement

La SNCF procèdera aux appels de fonds auprès du CRRA et de Annemasse Agglo comme suit :

- une avance de 30% à la signature de la présente convention,
- le solde à l'achèvement de l'intégralité des **études APS APD** visées à la présente convention. La SNCF procèdera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées de l'étude visé en original par un comptable habilité accompagné d'un certificat d'achèvement signé en original par la SNCF et d'une manière identifiable. Sur la base de celui-ci, la SNCF procèdera, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde. A l'appui de la demande de règlement du solde, la SNCF remettra un dossier de synthèse de l'étude (exemplaire papier et CD)

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés hors TVA.

5.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à la SNCF au titre de la présente convention seront payées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture.

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

Les parties se libèrent des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire portant numéro de référence de la facture sur le compte de la SNCF.

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF « Gares & Connexions »	Agence centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062471	31
BIC	BDFEFRPPCCT	IBAN	FR76 3000 1000 6400 0000 6247 131		

5.4 Gestion des écarts

Il appartient à chacune des parties de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ses propositions de modifications auront été validées.

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5.1 de la présente convention ne sont donnés qu'à titre estimatif. Les écarts (économie ou dépassement) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, la SNCF informera les parties, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives. Cette démarche sera également conduite dans le cas où la SNCF devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Les parties conviendront alors, ensemble et à bref délai, de la réponse à apporter, soit par :

- modification du niveau des prestations,
- mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires,
- évolution du programme et/ou du calendrier des études,
- abandon du projet (avant démarrage des travaux).

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité de pilotage. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet de délibérations si nécessaire ou d'avenants à la convention concernée.

Dans l'hypothèse où les parties ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux mois à compter du constat du risque de dépassement, chaque partie aura la possibilité de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 8 de la présente convention trouveront ici application.

En cas d'économies, en particulier s'il est pris la décision de ne pas réaliser l'APD, celles-ci seront réparties entre les Parties à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, la SNCF sera remboursée des dépenses réelles, le CRRA et Annemasse Agglomération s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 5.2 de la présente.

5.5 Domiciliation de facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

SNCF – « GARES & CONNEXIONS »	SNCF – « Gares & Connexions » Agence Gare Centre Est Rhône-Alpin Pôle Stratégies et Finances 129, Rue Servient – Tour Part Dieu 69326 LYON CEDEX 03
REGION RHONE-ALPES	Région Rhône-Alpes Direction des Transports 1, esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 Lyon cedex 02
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'ANNEMASSE	Communauté d'Agglomération d'Annemasse BP 225 74105 ANNEMASSE cedex

5.6 Caducité de la subvention

La subvention de la Région deviendra caduque :

- a) si la SNCF n'a pas, à compter de la date de délibération de la Région, adressé les documents justifiant d'un début de réalisation de l'objet subventionné dans un délai de 18 mois.
Dans ce cas, à l'expiration de ce délai, la caducité de la subvention est confirmée au bénéficiaire.
- b) si la SNCF n'a pas, à compter de la date de délibération de la Région, adressé les documents conformes à l'article 5.2 justifiant de l'achèvement de la réalisation de l'opération et de son coût, et permettant le mandatement de son solde, dans un délai de 5 ans.
Dans ce cas, à l'expiration de ce délai, la caducité de la partie non justifiée de la subvention est confirmée au bénéficiaire et au besoin une procédure de reversement sera engagée.

La subvention d'Annemasse Agglo deviendra caduque :

- a) si la SNCF n'a pas adressé à l'agglomération les documents conformes à ceux mentionnés à l'article 5.2 justifiant de l'achèvement et de son coût, et permettant le mandatement de son solde, dans un délai de 3 ans à compter de la date de délibération. Dans ces cas, à l'expiration de ce délai, la caducité de la partie non justifiée de la subvention sera confirmée à SNCF « Gares&Connexions » et au besoin une procédure de reversement sera engagée.

ARTICLE 6 - CALENDRIER DES ETUDES – PLANNING DIRECTEUR DE L'OPERATION

Etape	Echéance
Rendu des esquisses	1 mois au plus tard après la signature de la présente convention en 2014
Rendu des 2 APS	4 mois au plus tard après la signature de la présente convention en 2014
Rendu APD	6 mois à partir de la validation du COPIL prévu en juin 2014

ARTICLE 7– DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature par le dernier signataire. Elle expire une fois l'ensemble des études achevées et l'ensemble des paiements effectués dus au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – COMMUNICATION

La SNCF « Gares & Connexions » s'engage à faire mention du co-financement par la Région dans toute publication ou communication.

Le logotype de la Région est téléchargeable sur le site internet de la Région (www.rhonealpes.fr, à la rubrique « logo »).

Cette obligation ne s'impose pas si elle n'est manifestement pas adaptée ; le bénéficiaire s'engage alors à fournir une justification, qui devra être dûment acceptée par les services de la Région.

Les parties pourront à titre gratuit utiliser les visuels produits dans le cadre de l'étude afin de communiquer sur le projet mais aucunement à des fins commerciales.

Les documents rendus restent propriété de la SNCF.

ARTICLE 9 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'article 5, 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.

La convention peut être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre des parties, en cas de non-respect par l'autre partie des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et demeurée sans effet.

Dans tous les cas, les parties signataires de la présente convention s'engagent à rembourser à la SNCF « Gares & Connexions », sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, la SNCF « Gares & Connexions » procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès de la Région au prorata de sa participation.

ARTICLE 10 – LITIGES ET MESURES D'ORDRE

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal Administratif de Lyon.

Les frais de timbres et d'enregistrement sont à la charge de celles des parties qui entend soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A _____, le

Pour la SNCF,
Le Directeur de l'agence gare Centre Est Rhône
Alpin
Gares & Connexions

Pour la Région Rhône Alpes

Le Président

Franck LAFERTE

Jean Jack QUEYRANNE

Pour Annemasse Agglo

Le Président

Georges DELEVAL

10 pages

Annexe 2



Convention

Relative au financement de l'étude
d'avant-projet d'une passerelle en gare
d'Annemasse
(ligne 892 000)

Conditions particulières

PROJET

SPIRE n°	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------	-----------	----------

Vérifié SAF le xx/xx/xxxx

ENTRE LES SOUSSIGNES

LA REGION RHÔNE-ALPES, représentée par le Président du Conseil Régional,
Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE, en vertu de la délibération n°14.06. du 17 avril 2014,

Ci-après désigné « **LA REGION** »

Et

RESEAU FERRE DE FRANCE, établissement public national à caractère industriel et commercial,
immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège
est 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Madame Anne LAMBUSSON, Directrice Régionale
Rhône-Alpes Auvergne, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **RFF** »

Vus :

- le code des transports,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la délibération n°98.06.830 du Conseil régional approuvant les modalités d'intervention de la Région en faveur des « contrats d'aménagement des gares »,
- la délibération n°09.06.494 de la commission permanente du 18 septembre 2009 précisant les modalités d'instruction des « contrats d'aménagement de gare »,
- la délibération n°13.06.564 de la commission permanente en sa réunion du 24 octobre 2013,
- le budget de la Région.

PREAMBULE

La gare d'Annemasse se situe à un emplacement stratégique dans le bassin Genevois, à la confluence des voies ferrées à destination de Genève, d'Evian, de Bellegarde, de St. Gervais, et des réseaux de transports en commun des agglomérations de Genève, d'Annemasse et du département de la Haute Savoie.

Les acteurs politiques du bassin Franco Valdo Genevois souhaitent développer l'intermodalité, afin de limiter l'usage de la voiture dans cette région où la circulation atteint un niveau de saturation, avec des conséquences dommageables sur la qualité de vie.

C'est pourquoi un RER Franco Valdo Genevois (RER FVG) est en cours d'études. Il devrait être mis en service à l'horizon 2017, avec un renforcement des dessertes (6 par heure et par sens entre Annemasse et Genève grâce à la création d'une nouvelle voie, le CEVA (Cornavin Eaux Vives Annemasse), 2 sur les branches d'Evian, St. Gervais et Annecy et 1 sur la branche en direction de Bellegarde).

La gare d'Annemasse deviendra une véritable plaque tournante pour ce RER, avec un réaménagement conséquent du plan de voies. Il existe donc une forte volonté pour la transformer en un pôle d'échanges multimodal (PEM), qui sera desservi par l'ensemble des réseaux de transport en commun et sera également accessible grâce aux modes doux. Un Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) desservira alors la gare.

La fréquentation de la gare d'Annemasse devrait à cet horizon croître sensiblement et atteindre 14 000 montées et descentes/jour (hors correspondances et flux d'usagers non liés à l'activité ferroviaire).

La gare d'Annemasse est classée de niveau 1 au schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA). Elle doit donc devenir accessible en autonomie complète aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal, il est prévu plus particulièrement sur le domaine de RFF :

- la mise en accessibilité (pour les quais actuels : rehaussement, création d'ascenseurs et d'escaliers, pose de bandes pododactiles...),
- la création d'un ouvrage de franchissement des voies, desservant tous les quais, y compris le nouveau quai 4 créé dans le cadre du CEVA. A ce titre, une première étude portant sur un passage souterrain est en cours de finalisation. Les premiers résultats nécessitent d'étudier en parallèle une solution de franchissement de type passerelle, avant de statuer sur la nature de l'ouvrage qu'il conviendra effectivement de construire.

La présente convention de financement porte sur cette solution passerelle.

ARTICLE 1. OBJET

Cette convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties pour ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études d'avant projet (études AVP) portant sur la création de l'ouvrage de franchissement en passerelle des voies ferrées en gare d'Annemasse, ainsi que sur la réalisation de marquises sur les quais 2, 3 et 4.

D'autres conventions seront établies par ailleurs, et porteront sur les autres objets du PEM (hall multimodal, espaces publics et débouchés du franchissement).

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance des études d'avant-projet à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi de la réalisation de ces études d'avant-projet,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Pour le périmètre sous Maîtrise d'Ouvrage RFF, elle constitue les conditions particulières qui complètent les conditions générales, jointes en annexes 4 qui s'appliquent aux conventions de financement des études et des travaux réalisés par RFF dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire. Les conditions figurant dans la présente convention prévalent sur celles figurant dans les conditions générales indiquées en annexe 4. Pour la mise en œuvre de la présente convention les partis conviennent que les dispositions des articles 6 à 11 et 17 à 18 des conditions générales, jointes en annexe 4, sont nulles et non avenues.

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des études d'avant projet sur les installations ferroviaires dont il a la propriété.

ARTICLE 3. CONSISTANCE DES ETUDES

3.1 Périmètre de l'étude :

L'étude porte sur les éléments du pôle d'échange multimodal de la gare d'Annemasse, sous maîtrise d'ouvrage RFF, et plus particulièrement sur la passerelle et les marquises de quai.

Le périmètre de l'étude est joint en annexe 1.

3.2 Objectif de l'étude

Les études d'avant projet doivent permettre de :

- confirmer la faisabilité de la passerelle et des marquises de quai, et d'en déterminer les caractéristiques,
- de proposer l'implantation précise de ces ouvrages,
- de confirmer le coût de réalisation de l'ensemble de l'opération, y compris une mission architecturale pour garantir la bonne intégration des ouvrages,
- de donner un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

3.3 Contenu de l'étude

L'étude d'avant-projet comprend notamment :

- le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- le chiffrage.

Le périmètre et la description détaillée de l'étude sont joints en annexe 1.

ARTICLE 4. DUREE DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de **3** mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement (qui est la date de signature par la Région Rhône Alpes).

Le calendrier prévisionnel du déroulement de cette phase d'étude est joint en annexe 2.

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES

La coordination globale, le pilotage partenarial et le suivi des études seront assurés de la façon suivante :

- par un comité de pilotage d'opération composé a minima des représentants de :
 - l'État
 - la Région Rhône-Alpes
 - l'Agglomération d'Annemasse
 - RFF

Il a pour objectif de veiller à la bonne information des co-financeurs et de veiller au bon déroulement des études dans le respect de la présente convention. Il permet de s'accorder sur des orientations en cours des études, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage est amené à prévoir une modification du programme.

- par un comité technique d'opération composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Il est chargé du suivi technique de l'exécution des études. Le comité technique d'opération se réunit à la demande de l'une des parties, et est tenu informé de l'avancement technique et financier de l'opération par le maître d'ouvrage.

Le secrétariat du comité technique d'opération est assuré par le maître d'ouvrage de l'opération. Chaque membre du comité technique dispose des documents présentés ou distribués lors des réunions.

ARTICLE 6. ESTIMATION FINANCIERE DES L'ETUDES

Le besoin de financement de l'étude AVP est arrondi à **305 000 €** courants HT, y compris frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, selon le détail estimatif joint en annexe 3.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS FINANCIERES

Les co-financeurs s'engagent à participer au financement des études, objet de la présente convention, selon les modalités décrites ci-après.

7.1 Principe et besoin de financement

La Région s'engage à financer les dépenses réelles des études AVP, objet de la présente convention, selon les clés de répartition et dans la limite des montants indiqués en euros courants aux articles 7.1.2 et suivants.

7.1.1 Besoin de financement prévisionnel

Le besoin de financement est arrondi à 305 000 Euros courants HT dont une somme forfaitaire de 2 700 € correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, ces contributions en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

7.1.2 Plan de financement

La Région s'engage à financer, les dépenses réelles de la phase AVP, objets de la présente convention selon les clés de répartition, dans les conditions et dans la limite des montants indiqués en €HT courants ci-après.

La Région s'engage à financer les études conduites par RFF, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre RFF	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	%
Région	152 500	50
RFF	152 500	50
TOTAL	305 000€	100,00 %

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des travaux à réaliser dans les phases ultérieures du projet.

7.2 Modalités de versement

RFF procède auprès **de la Région aux appels de fonds comme suit :**

- ♦ premiers appels de fonds et appels de fonds intermédiaires, pour l'étude AVP « passerelle » :
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 30 % de leur participation respective visée à l'article 7.1,
 - à la remise des rapports intermédiaires de fin de phase AVP, un second appel de fonds correspondant à 35% de leur participation respective visée à l'article 7.1.
 - à la remise des rapports de fin de phase AVP, un troisième appel de fonds correspondant à 25% de leur participation respective visée à l'article 7.1.

Le cumul des fonds appelés en phase étude ne peut pas excéder 90 % de la participation de la Région définie à l'article 7.1.

♦ solde :

- Après achèvement de l'intégralité des études et restitution du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive, RFF présente les relevés de dépenses de l'étude sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
- Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF.

Le comptable assignataire des paiements est Monsieur le Payeur régional.

Le paiement est effectué par virement à RFF 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

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Région	Région Rhône-Alpes Direction des Transports 1, esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 Lyon cedex 02	Service Juridique, Administratif et Financier	04 26 73 40 72
RFF	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction finance et trésorerie – unité credit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS

En cas d'économies globales, c'est-à-dire si le montant des dépenses courantes à l'échéance de réalisation de l'opération reste inférieur ou égal au besoin de financement défini à l'article 7.1, la participation de chaque financeur est calculée par application de sa clé de répartition, aux dépenses réelles de l'étude conformément à l'article 7.

En cas de prévision de dépassement du total du besoin de financement défini à l'article 7.1 avec ou sans modification du programme d'étude, le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable de la Région pour la mobilisation, le cas échéant, d'un financement complémentaire. Pour cela, le maître d'ouvrage doit communiquer au signataire de la présente convention tout élément nécessaire à l'instruction de la demande de mobilisation d'un financement complémentaire. Dans cette hypothèse, le signataire de la présente convention est informé selon les dispositions de l'article 5 et la présente convention fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 9. PROPRIETE DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Les résultats des études peuvent être communiqués au cofinanceur. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

ARTICLE 10. MODIFICATION - RÉSILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des ajustements mineurs visés à l'article 5 ainsi que des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'article 7.3, 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.

La résiliation de la convention pourra être prononcée, par l'une ou l'autre des parties, pour une des raisons suivantes :

- pour une cause d'intérêt général,
- en cas de manquement grave, par l'une des parties à l'une ses obligations au titre de la présente convention.

Dans tous les cas, le financeur s'engage à rembourser RFF sur la base d'un décompte général définitif, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, RFF procèdera à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au remboursement du trop perçu auprès du financeur au prorata de sa participation.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de quinze jours après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La période de quinze jours devra être mise à profit par les deux parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

ARTICLE 11. INFORMATIONS EXTERIEURES

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le(s) logo(s) du (des) Maîtres d'Ouvrages(s), et citeront les co-financeurs connus ou feront figurer leurs logos.

Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication sur les études objet de la présente convention.

A chaque publication des coûts des études objet de la présente convention, RFF fait mention de la participation des cofinanceurs.

ARTICLE 12. LITIGES

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal Administratif de Lyon.

ARTICLE 13. DUREE DE LA CONVENTION ET CADUCITE DES SUBVENTIONS DE LA REGION RHÔNE-ALPES

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

La subvention de la Région deviendra caduque :

- a) si, à l'expiration d'un délai de 18 mois à compter de la date de l'affectation par la Commission Permanente de la Région Rhône-Alpes, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'étude, soit d'une justification de son report. En contrepartie, la Région s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- b) si, à l'expiration d'un délai de 60 mois à compter de la date de l'affectation par la Commission Permanente de la Région Rhône-Alpes, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. Pour ce faire, la Région s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée 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, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par un ou plusieurs avenants.

ARTICLE 14. MESURES D'ORDRE

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en autant d'exemplaires originaux que de signataires.

ARTICLE 15. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la Région

Nom : Jean-Jack QUEYRANNE

Adresse

Tél.

Fax

E-mail

Pour RFF,

Nom : Anne LAMBUSSON

Adresse

Tél.

Fax

E-mail

Fait en **2** exemplaires originaux,

A , **le**

Pour RFF,
La Directrice régionale Rhône-Alpes Auvergne
Anne LAMBUSSON

A , **le**

Pour la Région
Le Président
Jean-Jack QUEYRANNE

Annexe 1 - Consistance et périmètre de l'étude

A. Contexte

L'essor de la population et l'activité économique soutenue du bassin de vie franco-valdo-genevois génèrent de nouveaux besoins en matière de transports, de logements et de services. Organiser un développement urbain plus cohérent et harmonieux de l'Agglomération est devenue une nécessité.

Dans ce contexte, l'Etoile d'Annemasse – Genève est l'un des projets de développement d'un pôle urbain autour d'une gare les plus importants de l'agglomération transfrontalière franco-genevoise. Ce projet comporte deux grands axes :

Axe 1 : un pôle d'échange multimodal

Ce projet prévoit l'aménagement du secteur de la gare d'Annemasse, situé à proximité de l'hypercentre d'Annemasse Agglo, en un lieu d'échanges multimodal, avec une gare rendue « biface » (aujourd'hui, l'accès n'est possible que depuis le sud des voies), et permettant d'accroître et de coordonner des modes de déplacements complémentaires.

Axe 2 : la revalorisation d'un site urbain

Le projet urbain est situé sur les terrains ferroviaires ou en friche des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, et dont le futur pôle d'échanges constitue le cœur. Ce site est aujourd'hui marqué par une forte présence des activités fret, notamment en termes d'occupation de l'espace. Les activités fret et voyageurs doivent cohabiter sur des installations à moderniser pour favoriser leur cohérence. Aujourd'hui, les voies ferrées représentent 2 km infranchissables en plein cœur urbain. Grâce au nouveau franchissement des voies, le pôle d'échanges de la gare d'Annemasse a bien un rôle important à jouer en matière de couture urbaine, outre son statut de point nodal à l'échelle transfrontalière. Ainsi, la gare sera rendue plus fonctionnelle à travers sa rénovation qui la rendra accessible par le Nord comme par le Sud des voies ferrées, le parvis de la gare sera conçu pour être un lieu de vie spacieux et agréable, un hall multimodal sera conçu pour mieux répondre aux besoins des utilisateurs.

B. Le programme :

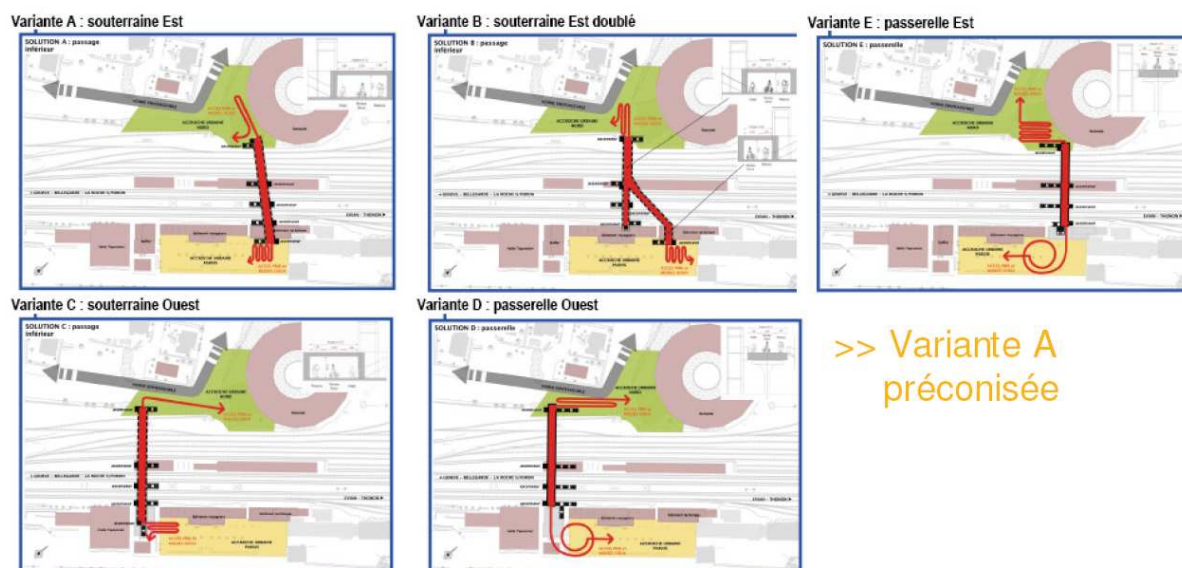
L'étude du franchissement des voies ferrées en gare d'Annemasse a fait l'objet d'une étude préliminaire par INEXIA rendue en Février 2010.

L'objet de cette étude consistait à étudier en fonction du flux de voyageurs attendus une solution de franchissement des voies, répondant à la fonctionnalité de desserte des différents quais.

Deux grands types de solutions ont été étudiés dans ce cadre :

- des solutions de type passerelle,
- des solutions de type passage souterrain.

Cette étude a permis de mettre en valeur trois fuseaux de positionnement potentiel de passage dénivelé ainsi que 5 variantes distinctes (voir ci-dessous).



Variantes issue de l'Étude Préliminaire d'Inexia

Lors du COPIL du 28 février 2011, la solution A a été entérinée.

Les études AVP portant sur cette solution en passage souterrain sont désormais bien avancées. Elles démontrent que, compte tenu de la présence d'eau en sous sol, cette solution n'est pas forcément la plus économique.

A l'automne 2013, des études préliminaires ont permis une première estimation d'une solution avec passerelle.

L'étude plus approfondie (niveau AVP) de cette solution passerelle est désormais nécessaire (demande formulée lors du COPIL du 11 février 2014) avant de faire le choix définitif du type d'ouvrage de franchissement qui devra finalement être réalisé.

Par ailleurs, afin de garantir un abri pour les personnes en attente sur les quais 2, 3 et 4, la construction de marquises de quais y est indispensable.

Le programme sous maîtrise d'ouvrage RFF consiste donc en la création d'une passerelle permettant une fonctionnalité biface de la gare, conformément au dossier d'initialisation réalisé fin 2013, présenté en CODIR le 8 janvier 2014, puis en COPIL le 11 février 2014, et la création de marquises sur les quais 2 à 4. Il intègre en particulier :

- un raccordement au Sud sur le quai 1,
- en limite nord, la réalisation d'un ensemble escalier/ascenseur grande capacité/escalator sur le domaine public,

- des accès par ascenseurs, escalators et escaliers aux quais 1, 2, 3 et 4,
- des circulations possibles pour les personnes à mobilité réduite (y compris ascenseurs et escaliers),
- une couverture supérieure et latérale pour la protection contre les intempéries.

Description technique du passage souterrain :

- Longueur : environ 80 mètres (à ajuster en fonction des conclusions de l'étude AVP),
- Largeur : 6,1 mètres (permettant d'accueillir à la fois des flux piétons, des mode doux, et des PMR),
- Toiture,
- Protection latérale.

L'étude d'avant projet doit permettre de vérifier la faisabilité de ces données d'entrées.

Périmètre de la passerelle :

- Au sud

La limite de la zone d'étude est le quai 1, en considérant qu'il n'y a pas démolition du cabinet médical.

- Au nord

Le débouché de la passerelle (escalator, escalier, ascenseur, ...) se situera hors emprise foncière ferroviaire.

Annexe 2 - calendrier prévisionnel

Cette étude AVP fait partie intégrante de la mise en place du pôle d'échange multimodal et de la réalisation de l'infrastructure CEVA. Elle doit permettre de faire le choix entre une solution passerelle (objet de la présente convention) et une solution souterrain, la décision devant intervenir idéalement à l'été 2014.

Lancement AVP : mars 2014

Validation AVP par RFF : juin 2014

Annexe 3- devis estimatif des études

Le besoin de financement pour la phase AVP est exprimé en euros courant.

Annexe 4 – Conditions générales



Convention de financement

Conditions Générales
Financeurs publics
Version 2 du 22/08/13

SOMMAIRE

PREAMBULE	20
ARTICLE 1. OBJET	22
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	22
ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS	22
ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET	22
ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE	22
ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	23
ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES	23
7.1 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DE RFF	23
7.2 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DU/DES FINANCEUR(S)	23
ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET	24
8.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	24
8.2 PLAN DE FINANCEMENT	25
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS	26
9.1 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET/OU DE TRAVAUX REALISES A L'INITIATIVE DE RFF	26
9.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S)	26
ARTICLE 10. APPELS DE FONDS	27
10.1 REGIME DE TVA	27
10.2 VERSEMENT DES FONDS	27
10.3 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	28
ARTICLE 11. RESPONSABILITE	28
11.1 DISPOSITIONS GENERALES	28
11.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE PLURALITE DE MOA	28
11.3 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S)	28
ARTICLE 12. FORCE MAJEURE	29
ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	29
ARTICLE 14. RESILIATION	30
ARTICLE 15. MODIFICATION	30
ARTICLE 16. CESSION	30
ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	30
ARTICLE 18. COMMUNICATION	30
ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE	31
ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	31

PREAMBULE

- L'article L 2111-9 du Code des transports dispose que *« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « Réseau ferré de France » a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »*
-
- Par ailleurs, le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France dispose dans son article 6 I que *« RFF exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers conformément aux dispositions de 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. »*
-
- A ce titre, la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 (article 2 I, alinéa 2) dispose qu'il appartient au maître d'ouvrage *« (...) après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. »*.

Par ailleurs, RFF en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations. Ainsi le décret du 5 mai 1997 relatif à ses statuts et missions prévoit dans son article 4, alinéas 3 et 4, que *« RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'Etat, d'une collectivité publique ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. Les investissements financés par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les organismes publics donnent lieu à convention avec RFF. »*

Toute convention de financement, constituée des présentes conditions générales et de conditions particulières, a ainsi vocation à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation d'un projet d'investissement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions générales ont pour objet de définir les conditions de financement et les conditions juridiques de réalisation d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après ainsi que les principes généraux de gestion ultérieure de l'ouvrage éventuellement construit.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes conditions générales ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une collectivité publique ou un organisme public, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou lance(nt) un projet qui nécessite la création, la modification ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière ou autre.

Toute dérogation à ces stipulations doit figurer dans les conditions particulières.

ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Une convention de financement est constituée des présentes conditions générales complétées par des conditions particulières qui précisent les conditions techniques et financières de la réalisation du projet ainsi que, le cas échéant, les modalités de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

En cas de divergence, les conditions particulières prévalent sur les conditions générales.

ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est défini dans les conditions particulières.

ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE

Sauf convention particulière contraire, RFF 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 RFF (ci-après MOA mandatée).

Dans certains cas exceptionnels, RFF peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ne lui appartenant pas lorsque celles-ci s'inscrivent dans un projet ferroviaire.

ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Le suivi de l'exécution de la convention est assuré par un comité technique au sein duquel les parties à la convention sont représentées.

Ce comité a pour objet :

- - d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux,
- - de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour 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.
- - Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique sont fixées dans les conditions particulières.

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

Les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés sont fixées dans les conditions particulières, conformément aux principes définis ci-après.

7.1 Cas des ouvrages propriété de RFF

RFF assure l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage RFF et qui sont sa propriété.

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, RFF perçoit, à ce titre, une redevance annuelle de la part du/des Financeur(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre RFF et le(s) Financeur(s).

Lors de la réalisation d'un ouvrage de type pont-rail, le coût de l'entretien ultérieur des ouvrages et/ou aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est pris en charge par le/les Financeur(s).

Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux. Il n'est pas intégré au montant du besoin de financement.

Il est facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde au(x) Financeur(s).

Il est pris en charge par le(s) Financeur(s), au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

7.2 Cas des ouvrages propriété du/des Financeur(s)

Le(s) Financeur(s) conserve(nt) la gestion, la garde et le nettoyage des ouvrages dont il est(sont) propriétaire(s) (y compris déneigement, déverglacage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume(nt) les responsabilités correspondantes.

Le(s) Financeur(s) devra(ont), en outre, informer RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégué, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement les mesures de sécurité réglementaire et de lui/leur faire connaître les prescriptions auxquelles se soumettre avant et pendant les travaux.

Lorsque l'ouvrage réalisé est un pont-route, le(s) Financeur(s), propriétaire(s) de l'intégralité de cet ouvrage assurera(ont) la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il (ils) aura(ont) réalisés sous sa(leur) maîtrise d'ouvrage (y compris la gestion des auvents de protection caténaires).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financeur(s) devra(ont) se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Lorsque la réalisation d'un pont-route est nécessitée par la réalisation d'une opération ferroviaire, les Financeurs peuvent être appelés à se libérer de charges d'entretien imposées au propriétaire de l'ouvrage. Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Il est précisé lors de la présentation du solde de l'opération au(x) Financeur(s).

Il appartient au propriétaire de l'ouvrage d'émettre ensuite une facture à chacun des Financeurs, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet et les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Les frais de gestion ultérieure par RFF de l'ouvrage réalisé ne sont pas intégrés au calcul du besoin de financement

8.1 Assiette de financement

8.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué 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.

8.1.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le taux appliqué par RFF pour ses frais de maîtrise d'ouvrage est précisé dans les Conditions particulières.

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

RFF intègre en conséquence ses propres frais de maîtrise d'ouvrage dans le coût du projet d'investissement. Le montant de ces frais est fixé à 0,5% du coût global du projet estimé en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA) réparti de la manière suivante :

Cas des projets > 500.000 €

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

Cas des projets < 500.000 €

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de RFF
100 000 < x ≤ 500 000	2 500 €
50 000 < x ≤ 100 000	2 000 €
0 < x ≤ 50 000	1 000 €

8.2 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, RFF en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subventions et sa gestion administrative.

A ce titre, RFF intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subventions et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes.

Le montant des frais de dossier, à prendre en charge par le(s) Financeur(s), est précisé dans les conditions particulières.

8.2.1 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 de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- de l'évolution des prix sur la base, des index de référence déjà publiés (entre les conditions économiques de référence et celles de l'année du dernier index de juin connu) d'une part, et, d'un taux prévisionnel au delà de juin de la même année d'autre part (4% lorsqu'il s'agit de travaux).

8.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux.

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS

9.1 Dispositions applicables au financement d'études et/ou de travaux réalisés à l'initiative de RFF

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions particulières, la participation du/des Financeur(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financeur).

En cas de dépassement du besoin de financement :

- Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions fixées dans les conditions particulières, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : le(s) Financeur(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financeur), au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.
- En cas de dépassement de l'estimation, les modalités de prise en charge du surcoût seront définies dans les conditions particulières.
-
- Lorsque l'opération est financée par l'Union Européenne et dans l'hypothèse d'un versement de la subvention européenne différent de l'estimation initiale de l'opération, et en l'absence d'autres sources de financement, la contribution des Financeurs, hors RFF, sera réajustée, au prorata de leur participation respective en cas de cofinancement. Un avenant à la convention de financement sera alors établi. Le cas échéant, RFF présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

L'estimation du coût de l'opération et le besoin de financement visés aux articles précédents ne sont donnés qu'à titre indicatif, le(s) Financeur(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par R.F.F.

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fait connaître au(x) Financeur(s) l'entreprise désignée à l'issue de l'analyse des offres ainsi que le montant des études et des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

Si le besoin de financement indiqué dans les conditions particulières devait être dépassé, quelle qu'en soit l'origine et pour quelques raisons que ce soit, RFF en informe le(s) Financeur(s) avant le début des travaux.

Si le dépassement du besoin de financement apparaît pendant les travaux ou à la fin des travaux, les frais engagés par RFF pour les études, les travaux en cours ou les travaux nécessaires pour établir une situation à caractère définitif ainsi qu'éventuellement les charges d'entretien et le versement libératoire sont facturés au(x) Financeur(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

ARTICLE 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

10.1.1 Financement des études et des travaux d'un projet ferroviaire

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

10.1.2 Financement des études et des travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financier(s), correspond à des indemnités pour dommages et intérêts qui sont exonérées de la TVA.

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti.

10.2 Versement des fonds

Les modalités de versement des fonds sont définies dans les conditions particulières, conformément aux stipulations définies ci-après.

10.2.1. Délai de paiement

Les sommes dues à RFF au titre de la convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture d'appel de fonds.

10.2.2. Intérêts moratoires

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de RFF par courrier.

10.2.3 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à RFF 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

10.2.4 Domiciliation de la facturation

Les conditions particulières précisent la domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers et comportent :

- L'adresse de facturation ;
- Le nom du service administratif responsable du suivi des factures ;
- Dans la mesure du possible, les coordonnées du gestionnaire financier (numéro de téléphone et/ ou l'adresse électronique).
-
- RESPONSABILITE

10.3 Dispositions générales

Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

A ce titre, la partie qui n'aura pas respecté ses obligations au titre de la convention de financement, sera tenue de réparer l'ensemble des dommages directs, matériels et immatériels, que sa défaillance aura causé à l'autre partie.

La responsabilité des parties au titre des dommages immatériels est limitée à 2 (deux) millions d'€ par événement.

On entend par dommages immatériels notamment le manque à gagner, la perte de contrat, la perte de profit, la perte d'exploitation.

10.4 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage.

10.5 Dispositions particulières en cas de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financeur(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à garantir RFF ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent à RFF en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

- les pertes de redevances,
- les frais de ralentissement ou de suppression des trains,
- les frais de dépollution.

Le(s) Financier(s) reste(nt) responsable(s) des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements objet de la présente convention et qui leur seront remis à l'issue des travaux, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourront, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

Si les plages travaux accordées par RFF doivent être modifiées à la demande du/des Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent RFF contre tout recours des attributaires de capacités d'infrastructure (entreprises ferroviaires, candidats autorisés) lié au décalage de ces plages travaux. Cette garantie s'entend en cas de préjudice réel subi par les attributaires de capacités d'infrastructure dont l'indemnisation serait demandée à RFF.

RFF se réserve la possibilité de modifier les éventuelles plages travaux pour des motifs d'intérêt général lié à l'organisation du service public de mise à disposition des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas, toute possibilité d'indemnisation du/des Financier(s) est exclue.

ARTICLE 11. FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard un engagement au titre de la convention de financement, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'un événement intervenant au cours de la convention et présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies ci-après.

La force majeure est définie comme tout événement extérieur aux parties, imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et rendent de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties de ces obligations au titre de la convention de financement.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la convention de financement, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;
- les cataclysmes naturels tels que les violentes tempêtes, les cyclones, les tremblements de terre, les raz de marée, les inondations, la destruction par la foudre ;
- les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- les boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, les occupations d'usines et de locaux, les arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité.

ARTICLE 12. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention de financement prend effet à la date de signature de la dernière partie signataire.

Elle expire au versement du solde du besoin financement tel que défini dans les conditions particulières, à l'exception des stipulations relatives à l'entretien et à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé qui demeurent valables pour toute la durée de vie de l'ouvrage.

ARTICLE 13. 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 rembourser à RFF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, complétées, le cas échéant, par le versement libératoire se rapportant aux ouvrages construits.

RFF présente une facture 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 14. MODIFICATION

Toute modification de la convention de financement, 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 des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

ARTICLE 15. CESSION

Les parties ne pourront céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des parties.

ARTICLE 16. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Les résultats des études peuvent être communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement.

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de RFF.

ARTICLE 17. COMMUNICATION

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

ARTICLE 18. 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 ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

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 19. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention de financement, avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits à recours.

Ce délai peut être mis à profit en vue de la recherche d'un règlement par voie de conciliation. Dans ce cas, les parties se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique

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.

32 pages

Annexe 3

GARE DE MONESTIER DE CLERMONT

PROJET

CONTRAT d'AMÉNAGEMENT de GARE

Etudes de requalification des abords de la gare

- VU le code général des collectivités territoriales,
VU le budget de l'exercice 2014,
VU la délibération n°98.06.830 du Conseil régional approuvant les modalités d'intervention de la Région en faveur des « contrats d'aménagement des gares »,
VU la délibération n°09.06.494 de la commission permanente du 18 septembre 2009 précisant les modalités d'instruction des « contrats d'aménagement de gare »,
VU la délibération n°14.06.044 et n°14.06. de la commission permanente en sa réunion du 20 février 2014 et du 17 avril 2014.

ENTRE

La REGION RHÔNE-ALPES, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE, en vertu de la délibération n°14.06.044 et n°14.06.XXX du 20 février 2014 et du 17 avril 2014,

ci-après désignée **la Région**,

La COMMUNE DE MONESTIER DE CLERMONT représenté par le Maire, Madame Marie-Josèphe VILLARD, en vertu de la délibération du conseil municipal du 3 septembre 2013,

ci-après dénommé « **commune** »,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

La gare de Monestier de Clermont est située sur la commune de Monestier de Clermont en Isère. Elle se trouve sur la ligne ferroviaire Grenoble/Gap, à environ cinquante kilomètres de Grenoble et quatre vingt kilomètres de Gap.

Desservie à la fois par des trains et cars TER, la gare de Monestier de Clermont a une desserte de dix huit trains et deux cars quotidiens en 2011.

La fréquentation quotidienne est de 72 montées descentes. Cette gare située au cœur d'une zone touristique importante de la Région Rhône Alpes reçoit de nombreux voyageurs non comptabilisés dans les décomptes journaliers TER par SNCF.

La commune de Monestier de Clermont (1 248 habitants, données 2012) fait partie de la Communauté de Communes du Trièves, qui représente 28 communes, pour une population de 9 600 habitants.

L'implantation de la gare, proche du cœur de Monestier de Clermont, ainsi que l'étendue et la configuration géographique du canton expliquent les deux principaux modes de déplacements pour y accéder : d'une part à pieds (34%) et d'autre part en automobile (57% dont 20% qui se font accompagner et ne stationnent pas).

Actuellement, le site d'accès et de stationnements de la gare est contraint, par des propriétés foncières privées, la voie ferrée et les terrains ferroviaires.

Le présent Contrat d'Aménagement de Gare porte sur l'étude d'un projet de requalification du site, englobant le périmètre foncier d'accès et de stationnements existants, les propriétés foncières privées susceptibles d'être achetées dans le cadre du projet et les terrains ferroviaires.

Ce projet a pour objectif de réaliser à terme, un espace piétons et intermodal accessible et sécuritaire pour les voyageurs, ainsi que des espaces pour le stationnement des véhicules légers.

Le présent Contrat d'Aménagement de Gares a pour objet de définir les modalités de réalisation de l'étude.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de fixer les conditions de mise en œuvre de l'étude du projet de requalification fonctionnelle des abords de la gare de Monestier de Clermont, sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage commune.

La présente convention définit les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études nécessaires à la mise en œuvre du projet de requalification fonctionnelle des abords de la gare, dans le cadre d'un contrat d'aménagement de gare.

Elle définit les modalités techniques et financières pour la gestion ultérieure du rendu des études.

Les obligations d'ordre général des parties sont fixées par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

La présente convention porte sur l'étude de requalification du site de la gare de Monestier de Clermont.

L'étude se déroulera en 2 étapes :

- Etudes préliminaires avec 2 scénarii d'aménagement des abords de la gare,
- Etudes d'avant projet sommaire à réaliser sur la base du scénario préalablement retenu par le comité de pilotage.

L'opération se déroule sous maîtrise d'ouvrage exclusive de la commune.

ARTICLE 3- CALENDRIER DE L'OPERATION

Le calendrier de réalisation de l'étude est le suivant :

Délais prévisionnels	
Etudes préliminaires	Février 2014
Etude d'avant projet sommaire	Mars 2014

La commune informera les partenaires financeurs de toute modification de ce calendrier de réalisation prévisionnel.

ARTICLE 4 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET SUIVI DES TRAVAUX

Le pilotage et le suivi de la présente convention s'organisent conformément aux principes de la convention cadre du Contrat d'Aménagement de Gares.

La coordination globale et le pilotage partenarial seront assurés :

☐ Par un comité de pilotage composé des représentants de :

- la Région Rhône-Alpes,
- La Commune de Monestier de Clermont

Ce Comité de Pilotage a pour mission :

- de veiller au bon déroulement des missions prévues dans la présente convention,
- de valider les principales phases de rendu des études, et le programme de l'opération de réaménagement en découlant.

□ Par un comité technique composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage

Ce Comité technique a pour mission de :

- préparer les réunions du comité de pilotage,
- coordonner l'action de tous les acteurs préalablement aux études, et décisions du comité de pilotage,
- valider les différentes phases d'avancement de l'étude.

Le comité de pilotage ou le comité technique pourront se réunir si nécessaire à la demande de l'un ou l'autre partenaire du projet.

ARTICLE 5 – ESTIMATION DE L'OPERATION

Au terme des études menées au stade d'avant projet, le coût sera évalué aux conditions économiques de 2014 (référence du dossier).

ARTICLE 6 – DISPOSITIONS FINANCIERES

6.1 Principe de Financement

Les financeurs s'engagent à financer les dépenses réelles des études objet de la présente convention, selon les clés de répartition et dans la limite des montants indiqués en € courants à l'article 6.3.

6.2. Besoin de financement prévisionnel

Le besoin de financement est évalué à 16 650 € HT.

S'agissant de dépenses d'investissement, les participations, en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

6.3 Plan de financement

Sur les bases des principes énoncés ci-dessus, les co-financeurs s'engagent à participer au financement de la mission décrite à l'article 2 selon les clés de répartition définies ci-dessous et dans la limite des montants indiqués en € courants :

Action	Maître D'ouvrage	Coût € HT	RRA	FEADER	Commune
		100%	30 %	55 %	15 %
Etude de requalification des abords de la gare de Monestier de Clermont	Commune	16 650	4 995	9 157,50	2 9497,50

La participation de la Commune de Monestier de Clermont inclut les participations qu'elle pourrait obtenir par ailleurs.

ARTICLE 7 – MODALITES DE FINANCEMENT ET CONDITIONS DE MANDATEMENT DES SUBVENTIONS

Pour la région :

Le montant total de la participation de la Région au contrat, sur 3 ans et non révisable, est plafonné à 4 995 € pour l'étude projet sous maîtrise d'ouvrage de la Commune de Monestier de Clermont.

La Région mandatera ses participations dans les conditions suivantes :

- une avance de 30% maximum du montant de la subvention de l'opération peut être mandatée sur demande du bénéficiaire accompagnée d'une pièce justificative du démarrage de l'action (copie d'un ordre de service, lettre de commande, notification de marché...),
- le solde sera mandaté au vu d'un certificat d'achèvement de l'opération signé en original par le bénéficiaire et d'une manière identifiable accompagnés d'un état récapitulatif totalisant les dépenses éligibles réellement effectuées et correspondant à l'objet subventionné. Cet état récapitulatif devra être visé en original par le comptable public de la Commune de Monestier de Clermont (cf. ci-joint en annexe un modèle de récapitulatif des dépenses).

La part Feader est versée après le paiement de la totalité de la subvention régionale et au plus tard le 31 mars 2015 dans le respect du calendrier de fin du programmation LEADER.

La Commune de Monestier de Clermont devra transmettre également à la Région à l'appui de la demande de règlement du solde un dossier de synthèse de l'opération (contenu : plans niveau APS du projet).

ARTICLE 8 – VERSEMENT DES SUBVENTIONS

8.1 Facturation et recouvrement

Les partenaires se libèrent des sommes dues au titre du présent contrat par mandat administratif sur le compte Banque de France ouvert au nom de la Communes de Monestier de Clermont:

Code banque	Code guichet	N° de compte	Cle RIP
30001	00419	D3820000000	54

Pour la Région, le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Régional.

8.2 Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Région Rhône-Alpes	Direction des Transports 1 esplanade François Mitterrand – CS 20033 69269 LYON Cedex 02
Ville de Monestier-De-Clermont	Mairie 38650 MONESTIER DE CLERMONT

ARTICLE 9 – CADUCITE DE L'OPERATION SUBVENTIONNEE

Pour la Région

La subvention deviendra caduque :

- a) Si le bénéficiaire n'a pas adressé à la Région les documents justifiant d'un début de réalisation de l'opération dans un délai de 12 mois à compter de la date de délibération.
- b) Si le bénéficiaire n'a pas adressé à la Région les documents conformes à ceux mentionnés à l'article 7 justifiant de l'achèvement de la réalisation de l'opération et de son coût, et permettant le mandatement de son solde, au 15 mai 2015 conformément à la délibération n°12.12.555 de l'Assemblée Plénière du 5 octobre 2012 actant le principe d'alignement du délai de caducité sur celui du FEADER au titre de la programmation 2007-2013, **ramené au 31 décembre 2014** comme stipulé à l'article 2 de la convention n°313-56 relative à l'attribution d'une aide du FEADER.

Dans ces cas, à l'expiration de ce délai, la caducité de la partie non justifiée de la subvention sera confirmée au bénéficiaire et au besoin une procédure de reversement sera engagée.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION – PUBLICITE

Pour la Région :

Le bénéficiaire s'engage à mentionner l'aide régionale dans tout support d'information et de communication et la faire apparaître dans tout lieu en ayant bénéficié. La Région doit être associée et représentée à toute manifestation ou inauguration concernant la réalisation faisant l'objet d'une aide régionale.

Le logotype de la Région est téléchargeable sur le site internet de la Région (www.rhonealpes.fr, à la rubrique « logo »).

Cette obligation ne s'impose pas si elle n'est manifestement pas adaptée ; le bénéficiaire s'engage à fournir une justification, qui devra être dûment acceptée par les services de la Région.

ARTICLE 11 – RESTITUTION EVENTUELLE DE LA SUBVENTION

Les financeurs pourront vérifier l'emploi conforme des subventions attribuées et exiger leur remboursement total ou partiel si leur utilisation se révèle différente de celle mentionnée à l'article 2 de la présente convention. Ils pourront également exiger le remboursement de toute somme versée non justifiée.

ARTICLE 12 - PROPRIETE ET GESTION DES OUVRAGES

le Maître d'œuvre de la Commune de Monestier de Clermont s'engage à respecter toutes les mesures réglementaires pour mener à bien l'étude qui se déroulera sur une zone couvrant des tenements fonciers de SNCF, RFF ou des Collectivités Territoriales.

Les charges financières éventuelles, dues en particulier à des mises en sécurité, seront prises en charge dans le cadre de l'étude.

ARTICLE 13 – LITIGES ET RESPONSABILITES

En cas de litiges dans l'exécution du présent contrat, et à défaut d'accord amiable entre les parties, le différend sera porté devant les juridictions compétentes.

Le maître d'ouvrage visé dans le présent contrat est responsable des accidents et dommages dus aux travaux qu'il engage.

ARTICLE 14 – ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention entre en vigueur à compter du jour de sa signature.

Fait à Lyon, en deux exemplaires originaux, le

Pour la Région Rhône-Alpes,
Le Président

Pour la commune de Monestier de Clermont
Le Maire

Jean-Jack QUEYRANNE

Marie-Josèphe VILLARD

Document à renvoyer à l'interlocuteur mentionné sur l'arrêté attributif de subvention ou sur la convention attributive de subvention, accompagné des autres pièces exigées pour le mandatement de la subvention.

L'arrêté attributif de subvention ou la convention dont vous avez été destinataire fait état, pour le règlement du solde de votre subvention, de la production d'un état récapitulatif de dépenses. Le récapitulatif que vous nous ferez parvenir devra être identique à ce modèle ou tout au moins reprendre les mêmes informations, ainsi que les éléments indiqués dans le cadre "REFERENCES".

REFERENCES

N° :

Contrat :

Imputation :

MODELE D'ÉTAT RÉCAPITULATIF DES DÉPENSES RÉALISÉES

(période délibérée de réalisation de l'opération subventionnée, le cas échéant :)

Subvention de fonctionnement / montant :

OBJET :

Subvention d'investissement / montant :

OBJET :

Objet détaillé de la facture certifiée acquittée correspondant à l'objet de la subvention	Nom prestataire ou fournisseur	Date prestation	Date facture	Montant * acquitté ou mandaté	Comptabilisé*	
					en invest. (I)	en fonct. (F)

Observations :

*A préciser par le bénéficiaire s'il s'agit d'un montant H.T. ou T.T.C. (l'absence de précisions pourrait justifier le renvoi du document)

*A préciser par le bénéficiaire s'il s'agit d'une dépense I ou F (l'absence de précisions pourrait justifier le renvoi du document)

Signature obligatoire :

personne dûment habilitée (signature identifiable)

Ce document est téléchargeable sur www.rhonealpes.fr (E-services/Guide des aides)

8 pages

Annexe 4



RhôneAlpes Région



CONTRAT DE PROJETS ETAT/REGION 2007-2013
Région RHÔNE-ALPES
PROJET

AVENANT A LA CONVENTION RELATIVE
AU FINANCEMENT DES ETUDES
PRELIMINAIRES DE MISE EN ACCESSIBILITE
Gares de Cluses, St. Chamond et Lyon Perrache

Entre les soussignés,

L'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement), représenté par le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Monsieur Jean-François CARENCO,

LA REGION RHONE-ALPES, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE, agissant en vertu de la délibération n°09.06.041 du 29 janvier 2009 et n° du 17 avril 2014,

Et

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par « RFF », représenté par Anne LAMBUSSON directrice régionale, dûment habilitée à cet effet.

Vu :

- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- le contrat de projets Etat - Région 2007-2013, de la Région Rhône-Alpes en date du 20 mars 2007, et en particulier le « Grand projet 2 : développer les transports collectifs par l'intermodalité »,
- la charte de suivi du volet ferroviaire du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 en date du 24 juillet 2008,
- le budget de la Région.

PREAMBULE

Les gares de Saint-Chamond (département de la Loire) et la gare de Cluses (département de Haute Savoie) sont inscrites dans la liste des gares de niveau 1 du Schéma directeur d'accessibilité de la Région Rhône-Alpes (basé notamment sur la fréquentation et le maillage territorial).

La convention de financement signé le 5 mars 2009 porte sur les études préliminaires de mise en accessibilité des gares de Cluses, Saint Chamond et Lyon Perrache.

Des études ont été réalisées sur les pôles d'échanges de Cluses et Saint Chamond. Des compléments sont en cours sur le pôle d'échanges de Perrache.

RFF a sollicité un report de la caducité de la subvention régionale relative à l'achèvement de l'opération afin de réaliser les compléments d'études.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRÊTE CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Des réflexions sur les aménagements du pôle d'échanges multimodal de Lyon Perrache à horizon 2015/2018 sont engagées entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, la Communauté Urbaine de Lyon, la Ville de Lyon, RFF, la SNCF, le SYTRAL et la SPLA, partenaires et co-financeurs du projet.

Des études ont été engagées sur le pôle d'échanges multimodal et les abords urbains proposant plusieurs scénarios de passage souterrain, de création de traversées piétonnes sous la gare et d'aménagements PMR. Les différents éléments du programme liés à la complexité structurelle du pôle d'échanges et à son économie nécessitent des compléments d'études pilotées par RFF pour permettre aux partenaires d'analyser les scénarios proposés pour la mise en accessibilité de la gare de Lyon Perrache.

Au vu du contexte, RFF a sollicité un report de la caducité de la subvention régionale relative au démarrage de l'opération.

ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « DUREE DES ETUDES »

La durée prévisionnelle des études de mise en accessibilité PMR de la gare de Lyon Perrache est prolongée de 24 mois à compter de la prise d'effet de l'avenant.

ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 « DISPOSITIONS FINANCIERES »

7.1 Modification de l'article 7.2 « Domiciliation de la facturation »

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont modifiées comme suit :

Etat	DREAL Rhône-Alpes Service Aménagement, Paysage, Infrastructures 5 place Jules Ferry 69453 LYON CEDEX 06
Région	Région Rhône-Alpes Direction des Transports (DT) 1 Esplanade François Mitterrand CS 20003 - 69269 LYON Cedex 02
RFF	RFF Pôle Finances et achats Direction Finances et Trésorerie – Unité crédit management 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13

3.1 Modification de l'article 7.4 « Caducité des subventions »

La subvention de la Région deviendra caduque dans le cas suivant :

- b) Si RFF n'a pas adressé les documents conformes à l'acte d'engagement justifiant de l'achèvement de la réalisation de l'opération et de son coût, avant le 29 janvier 2016 permettant le mandatement de son solde.

Dans ce cas, à l'expiration de ce délai, la caducité de la partie non justifiée de la subvention sera confirmée au bénéficiaire et au besoin une procédure de reversement sera engagée.

En cas de dépassement prévisible de délai de caducité, le bénéficiaire doit par courrier motivé établir une demande de prorogation à titre exceptionnel 3 mois avant l'échéance du délai.

ARTICLE 4 – AUTRES DISPOSITIONS

Les autres dispositions de la convention de financement initiale non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Le présent avenant est établi en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Lyon, le

A, le
Le Préfet de Région

A, le
Le Président
du Conseil Régional

Jean-François CARENCO

Jean-Jack QUEYRANNE

A, le
La Directrice régionale Rhône-Alpes Auvergne de RFF,

Anne LAMBUSSON

6 pages