

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE QUINZE AVRIL A VINGT HEURES QUARANTE-CINQ, les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Liancourtois, régulièrement convoqués, se sont réunis en séance ordinaire, salle du Conseil, 1 rue de Nogent à Laigneville, sous la présidence de Monsieur Olivier FERREIRA, Président.

Présents : 26

Messieurs Olivier FERREIRA - Bernard GOSSET - Didier DEBUIRE - Jean-François CROISILLE - Christophe DIETRICH - Eric CARPENTIER - Gilbert DEGAUCHY - Roger MENN - Yves NEMBRINI - Sébastien RABINEAU - Michel DELAHOUCHE - Alain BOUCHER - Claude BOURGUIGNON - Dominique DELION - Patrick DAVENNE - Gérard LAFITTE - Philippe LEPORI.

Mesdames Virginie GARNIER - Vanessa CHAMAND - Marie-Noëlle GOURBESVILLE - Laetitia COQUELLE - Mirjana JAKOVLJEVIC - Dorothée PIERARD - Ophélie VAN ELSUWE - Véronique MARTEL - Martine DUBUISSON.

Absents : 6 (5 pouvoirs)

Messieurs - Thierry BALLINER (pouvoir à Laetitia COQUELLE) - Salim BACHIR.

Mesdames Christiane SLIVINSKI (pouvoir à Olivier FERREIRA) - Isabelle TOFFIN (pouvoir à Christophe DIETRICH) - Laetitia ROULET (pouvoir à Yves NEMBRINI) - Bernadette FROGER (pouvoir à Dominique DELION).

Monsieur Gérard LAFITTE est élu secrétaire de séance à l'unanimité.

Le quorum étant atteint, le Conseil Communautaire peut valablement délibérer.

Ordre du jour

- Points d'informations – Conseil Communautaire du 15 avril 2024
- Approbation du procès-verbal de la séance du 18 mars 2024

FINANCES / ADMINISTRATION GENERALE

1. Budget primitif 2024 – Budget principal
2. Budget primitif 2024 – Budget eau
3. Budget primitif 2024 – Budget assainissement
4. Budget primitif 2024 – Budget SPANC
5. Fongibilité des crédits
6. Adoption des clés de répartition des charges sur les différents budgets
7. Attribution des subventions à l'Amicale du personnel
8. Vote du montant de la redevance spéciale
9. Vote des taux 2024
10. Vote du taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères

RESSOURCES HUMAINES

11. Modification du tableau des emplois – création d'emploi au budget Principal
12. Adhésion association Forme Services

MOBILITE

13. Validation de la convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie

ADMISNITRATION GENERALE

14. Préservation du périmètre intercommunal

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE / EMPLOIS

15. Renouvellement de l'adhésion à la mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain
16. Lancement d'une étude sur le Syndicat Mixte du Parc d'activités Multi-sites de la Vallée de la Brèche (SMVB)
17. Désignation des délégués communautaires au sein du Syndicat Mixte du Parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche

En amont du conseil, M. BOUCHER souhaite prendre la parole. Il indique que depuis le 25/03/2024, des gens du voyage se sont installés illégalement sur la Place des droits de l'Enfant sur la commune de Monchy-Saint-Eloi. Les services de l'Etat ont indiqué que la Communauté de communes ne respectait pas le Schéma Départemental des gens du voyage et que la commune de Monchy-Saint-Eloi ne pouvait donc pas bénéficier de la procédure administrative d'évacuation forcée des gens du voyage. Il déplore la situation. La commune a donc dû lancer un référé pour ordonner l'évacuation des gens du voyage. Il indique que l'ensemble des frais engagés seront refacturés à la Communauté de Communes.

M. FERREIRA indique qu'effectivement, comme pour bon nombre de collectivités, le Schéma Départemental des gens du voyage a été modifié. L'aménagement de 32 Terrains Familiaux Locatifs (TFL) a été demandé à la CCLVD, initialement sur la commune de Mogneville. A l'époque, dans un souci de solidarité, il a été demandé par l'EPCI aux services de l'Etat que les TFL ne soient pas que sur Mogneville. Une contre-proposition a été faite en répartissant les TFL, elle a été validée par le corps préfectoral. De plus, les services de l'Etat ont accepté que ce soient des terrains existants régularisés et non la création ex nihilo de terrains. A l'heure actuelle, 16 TFL ont été régularisés. Au dernier comité technique du 23 janvier 2024 en Sous-Préfecture, les services de l'état ont expliqué que la Préfecture n'appliquerait plus la procédure administrative d'évacuation forcée.

Le Président indique que pour les 16 autres TFL à régulariser, la modification du PLU de Mogneville et de Laigneville est nécessaire. Sur une autre collectivité, ils ont demandé à l'EPCI de faire une étude environnementale.

Un courrier va partir à l'attention de la Préfète pour montrer la bonne foi de la collectivité et l'alerter sur l'injustice de la décision de ne plus appliquer la procédure administrative d'évacuation forcée pour des collectivités qui font des démarches actives de régularisation.

M.DIETRICH indique que l'EPCI rencontre ce mercredi les services de l'Etat. Ceux-ci seraient potentiellement prêts à faire du cas par cas et à appliquer la procédure simplifiée pour les communes qui respectent le Schéma. Cela sous-entend que celles qui ne sont pas obligées de faire des terrains ne seraient pas protégées.

M. DIETRICH rappelle que quelle que soit la commune concernée, il a, avec le Président, essayé de faire changer d'avis les services de l'Etat. Concernant l'étude environnementale, il est hors de question que cela s'applique sur des terrains existants.

Le procès-verbal de la séance du 18 mars 2024 est approuvé à l'unanimité, sans observation.

Le Conseil Communautaire prend acte, sans observation, des décisions suivantes prises par le Président en application de la délégation de pouvoirs qui lui a été consentie par délibération n°02-06-2020/05 en date du 2 juin 2020 :

N°	Date	Objet
DEC 18-03-2024/02	18/03/2024	CONCLUSION DE L'ACTE MODIFICATIF N°1 DU MARCHÉ PUBLIC N°21.039 POUR LA MISSION DE MAÎTRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX DE DESSERTE EN ASSAINISSEMENT COLLECTIF DU HAMEAU DE L'ORDIBÉE À MOGNEVILLE
DEC 19-03-2024/03	19/03/2024	CONCLUSION DE L'ACTE MODIFICATIF N° 1 DU MARCHÉ PUBLIC N°23.015 POUR LA CONCEPTION ET RÉALISATION D'UN PUMPTRACK EN ENROBÉ AU PARC CHÉDEVILLE
DEC 19-03-2024/04	19/03/2024	CONCLUSION D'UNE CONVENTION TECHNIQUE ET FINANCIÈRE POUR LA RÉALISATION D'UNE MODÉLISATION HYDRAULIQUE RELATIVE AU PROJET DE LIAISON DOUCE DE LA CCLVD
DEC 19-03-2024/05	19/03/2024	CONCLUSION DU MARCHÉ PUBLIC N° 24.002 RELATIF À LA FOURNITURE, POSE ET DÉPOSE DE SIGNALÉTIQUE ET MOBILIER EN MOBILITÉ DOUCE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS – LA VALLÉE DORÉE
DEC 25-03-2024/06	25/03/2024	CONCLUSION D'UNE CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE DE L'IMMEUBLE SIS 28 RUE VICTOR HUGO A LIANCOURT
DEC 28-03-2024/07	28/03/2024	CONCLUSION DE L'ACTE MODIFICATIF N°2 DU MARCHÉ PUBLIC N°23.007 POUR LES TRAVAUX DE CRÉATION D'UN POSTE DE REFOULEMENT AU NIVEAU DU PARC CHÉDEVILLE À MOGNEVILLE – LOT 2 : POSTE

DEL 15-04-2024/01 - BUDGET PRIMITIF 2024 - BUDGET PRINCIPAL

Rapport de présentation de l'affaire

Monsieur le Président informe que le Conseil communautaire s'est réuni le 18 MARS 2024 pour la présentation du Débat d'Orientation Budgétaire.

Aussi, Monsieur le Président demande de bien vouloir voter le BUDGET PRIMITIF 2024 - PRINCIPAL, par chapitre, qui s'équilibre de la façon suivante :

SECTION DE FONCTIONNEMENT

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
011	Charges à caractère général	4 153 752,18
012	Charges de Personnel & frais assimilés	4 379 931,00
014	Atténuation de produits	2 326 000,00
022	Dépenses imprévues	
023	Virement à la section d'investissement	2 301 300,82
042	Opérations d'ordre entre section	1 027 100,00
65	Autres charges de gestion courante	2 596 807,00
66	Charges financières	128 041,00
67	Charges exceptionnelles	2 000,00
68	Dotations aux provisions et dépréciat	100 000,00
	DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	17 014 932,00
RECETTES		
002	Excédent antérieur reporté fonctionnement	2 807 685,00
013	Atténuation de charges	
042	Opérations d'ordre entre section	454 590,00
70	Produits des services, du domaine	1 388 918,00
73	Impôts et Taxes	3 924 628,00
731	Fiscalité locale	6 234 652,00
74	Dotations, subventions, participations	2 097 979,00
75	Autres produits de gestion courante	106 480,00
76	Produits financiers	
77	Produits exceptionnels	
78	Reprise sur provisions et dépréciations	
79	Transfert de charges	
	RECETTES DE FONCTIONNEMENT	17 014 932,00

SECTION D'INVESTISSEMENT

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
001	Solde d'exécution d'invest. reporté	1 618 006,13
020	Dépenses imprévues invest.	
040	Opérations d'ordre entre section	454 590,00
041	Opérations Patrimoniales	5 970 100,00
13	Subventions d'investissement	
16	Remboursements d'emprunts & dettes	227 189,00
20	Immobilisations Incorporelles	373 204,23
204	Subventions d'investissement	367 244,09
21	Immobilisations Corporelles	2 373 659,52
23	Immobilisations en cours	3 284 226,84
27	Avance trésorerie	
4581	Opérations pour compte de tiers	29 015,90
	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	14 697 235,71
RECETTES		
001	Excédent investissement reporté	
021	Virement de la section de fonctionnement	2 301 300,82
024	Produits des cessions	1 000 000,00
040	Opérations d'ordre entre section	1 027 100,00
041	Opérations Patrimoniales	5 970 100,00
10	Dotations, fonds divers et réserves	718 120,78
106	Réserves	
1068	Excédents de fonctionnement	1 131 169,68
13	Subventions d'investissement	2 299 325,03
16	Emprunts & dettes assimilées	
165	Dépôts et cautionnements reçus	
20	Immobilisations Incorporelles	
204	Subventions d'investissement	
21	Immobilisations Corporelles	
23	Immobilisations en cours	
4582	Opérations pour compte de tiers	250 119,40
	RECETTES D'INVESTISSEMENT	14 697 235,71

Le budget fait l'objet d'une reprise anticipée du résultat telle qu'indiqué dans la note explicative.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, voter le budget principal primitif 2024.

Note explicative

L'article L 2313-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit qu'une présentation brève et synthétique retraçant les informations financières essentielles soit annexée aux budgets primitifs afin de permettre aux citoyens et aux élus de comprendre les enjeux financiers de leurs collectivités et de leurs établissements publics.

Le projet de budget 2024 du budget principal a été établi selon le rapport d'orientation budgétaire présenté en conseil communautaire et élaboré avec la volonté de maîtriser les dépenses de fonctionnement et en continuant d'assurer la qualité des services rendus.

La présente note a pour vocation de présenter de manière synthétique le budget primitif du budget principal.

Ainsi ce budget primitif répond aux exigences de la réglementation en vigueur concernant les instructions comptables et budgétaires de la nomenclature M57.

La Communauté de communes du Liancourtois compte quatre budgets, le budget principal (présenté ci-dessous), ainsi que trois budgets annexes présentés dans les points suivants.

Il est tout d'abord important d'indiquer qu'une reprise anticipée des résultats est appliquée. Le résultat de fonctionnement, le besoin de financement de la section d'investissement, les restes à réaliser et la prévision d'affectation de résultat ont été inscrits dans le budget primitif. L'affectation de résultat prévisionnel est de **2 807 685,00 €**.

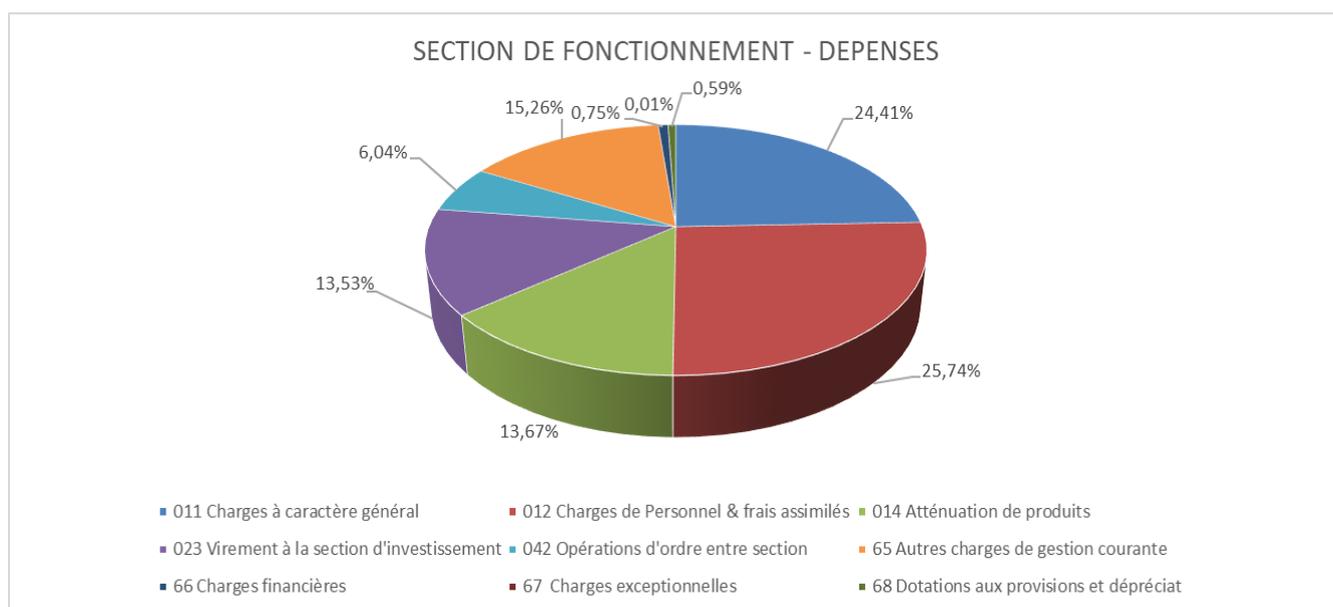
Le budget principal de la Communauté de communes du Liancourtois totalise **31 712 167,71 €** (en 2023, il s'élevait à 25 821 711,16 €). La différence vient d'opérations patrimoniales liées aux réseaux d'eaux pluviales qui s'équilibrent en dépenses et en recettes.

S'agissant de la **section de fonctionnement** (17 014 932,00 € - contre 14 769 705,76 € en 2023), nous avons une augmentation prévisionnelle pour 2024 des charges à caractère général (+ 390 270 €) ainsi que des charges de personnel (+ 577 000 €).

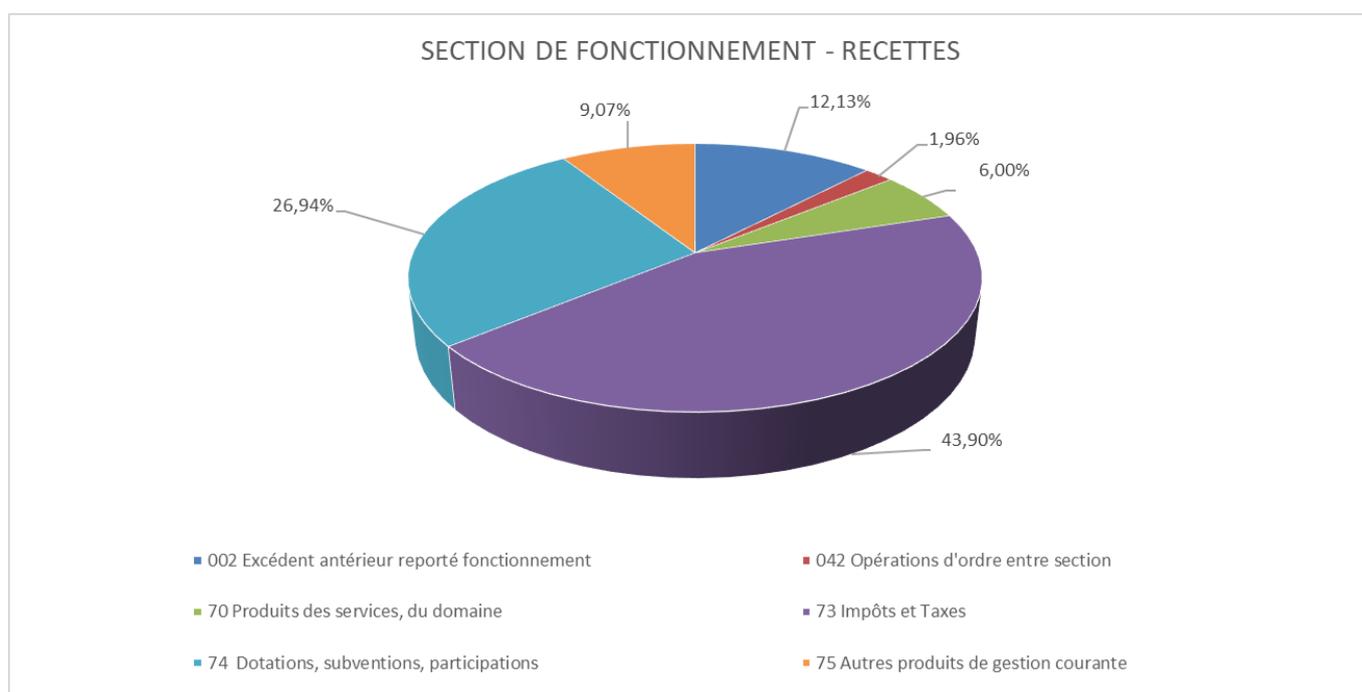
Ce sont les dépenses d'investissement qui sont importantes (6 031 090,59 €).

Cela concerne des travaux liés à la mobilité, au développement économique, au parc Chédeville et aux réseaux d'eaux pluviales principalement.

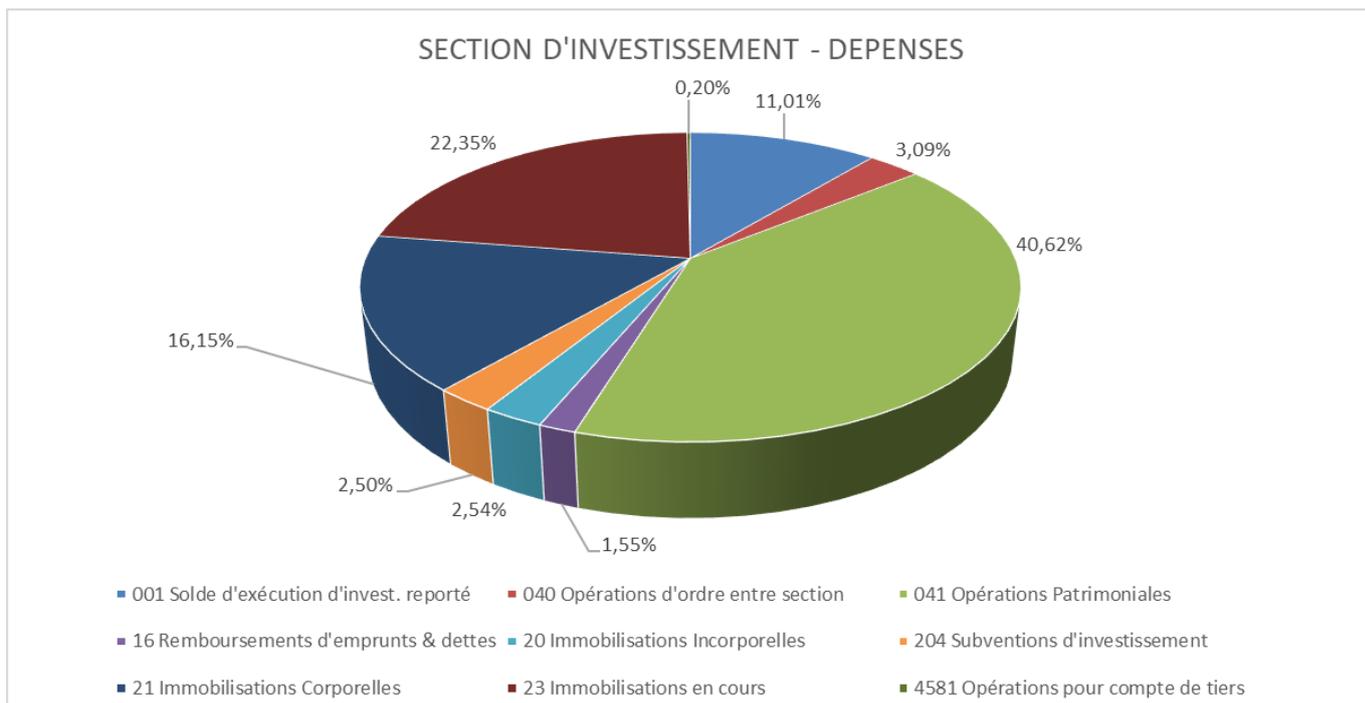
Données graphiques



Le chapitre le plus important en dépenses de fonctionnement correspond aux charges de personnel avec environ 25,74 % (25.75 % en 2023) des dépenses totales. Les charges à caractère générale représentent 25,41 % des dépenses de fonctionnement (25.48 % en 2023).



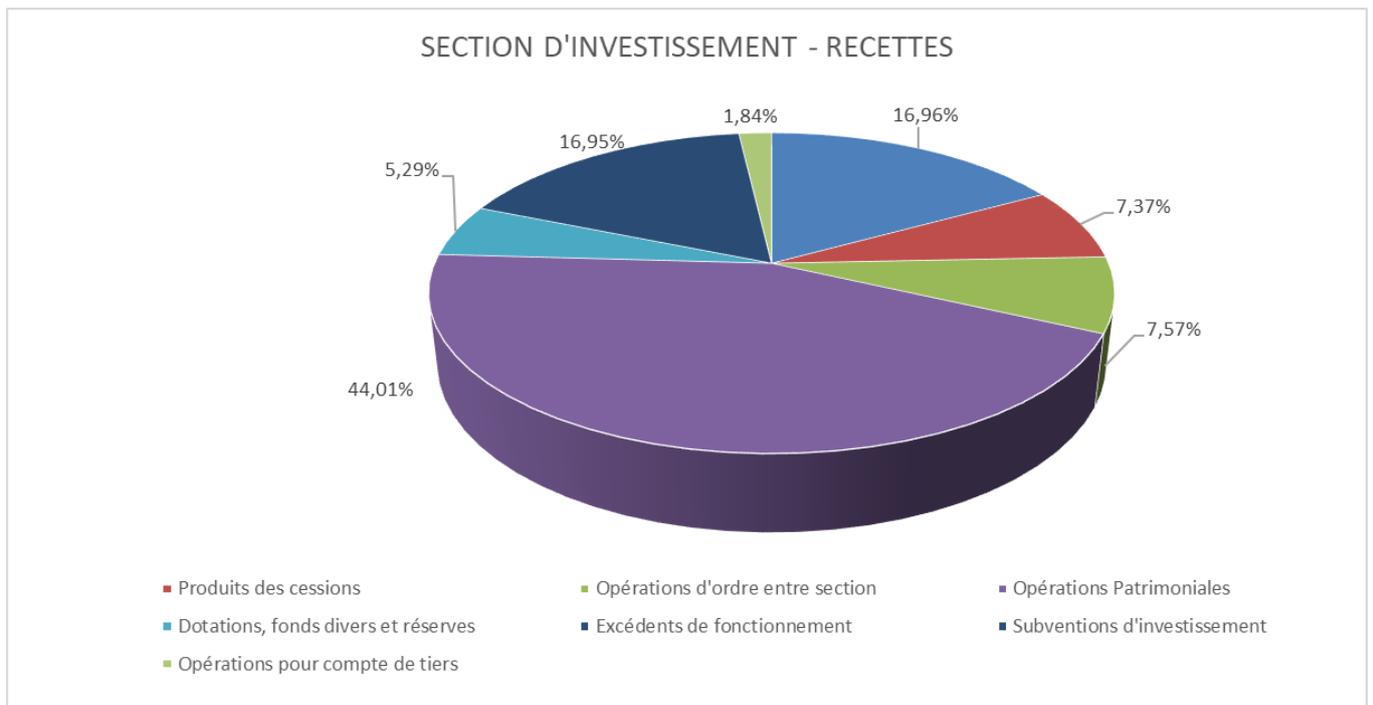
Les impôts et taxes couvrent 43,90 % (63,21 % en 2023) des recettes de la section de fonctionnement. De plus, l'excédent antérieur reporté représente 12,13 % (14,20 % en 2023) des recettes.



Concernant la **section d'investissement** (14 697 235,71 € – contre 11 502 005,40 € en 2023) ce montant permet de continuer les investissements nécessaires à l'EPCI et notamment les travaux concernant la mobilité, le développement économique, le parc Chédeville et les eaux pluviale. Les travaux en cours représentent la dépense d'investissement la plus importante des dépenses d'investissement (22,35%).

Les opérations patrimoniales qui représentent 40,62% du budget total des dépenses d'investissement se neutralisent par le même montant en recettes.

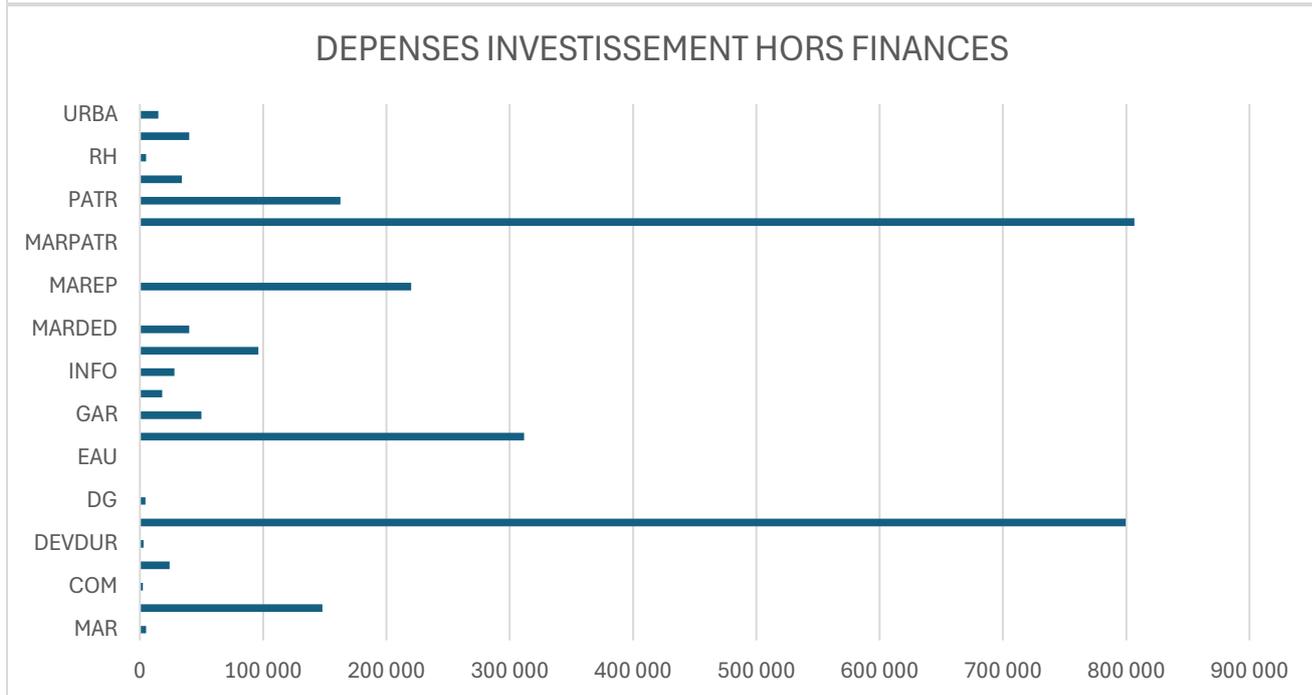
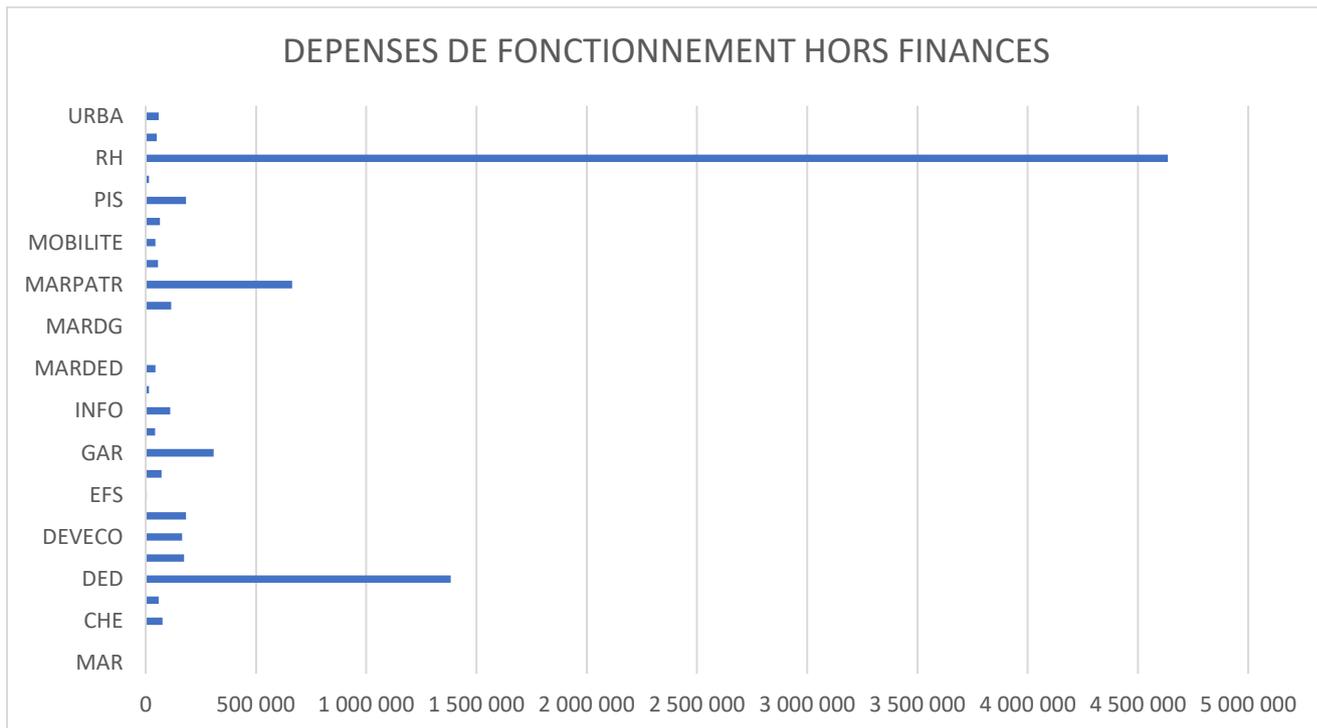
Elles n'ont pas d'incidence sur la trésorerie de la collectivité, puisqu'il s'agit de jeux d'écritures, qui ne donnent lieu à aucun décaissement ni encaissement.



Les recettes de la section d'investissement proviennent principalement des subventions d'investissements et d'un virement de la section de fonctionnement.

Pour 2024 les opérations patrimoniales représentent 44,01% du budget des recettes. Elles n'ont pas d'incidence sur la trésorerie de la collectivité, puisqu'il s'agit de jeux d'écritures, qui ne donnent lieu à aucun décaissement ni encaissement.

Les dépenses par gestionnaires de crédits / par service :



Etat de la dette par prêteur et par emprunt en 2024 (en euros) :

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Nominal	Emprunts et dettes au 01/01/2024			
				Capital restant dû au 01/01/2024	Annuité de l'exercice		
					Capital	Charges d'intérêt (15)	Intérêts perçus (le cas échéant)
163 Emprunts obligataires (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164 Emprunts auprès d'établissement de crédit (Total)			5 200 000,00	3 988 828,65	223 119,78	127 940,44	0,00
1641 Emprunts en euros (total)			5 200 000,00	3 988 828,65	223 119,78	127 940,44	0,00
MON503435EUR	La banque postale	19/06/2015	1 700 000,00	1 048 828,65	83 119,78	17 709,22	
MON525495EUR	Société de Financement Local	25/10/2018	3 500 000,00	2 940 000,00	140 000,00	110 231,22	
1643 Emprunts en devises (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16441 Emprunts assortis d'une option de tirage sur ligne de trésorerie (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
168 Autres emprunts et dettes assimilées (Total)			30 500,00	18 300,02	2 033,33	0,00	0,00
1681 Autres emprunts (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1682 Bons à moyen terme négociables (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1687 Autres dettes (total)			30 500,00	18 300,02	2 033,33	0,00	0,00
00412	Caisse d'Allocations Familiales		30 500,00	18 300,02	2 033,33	0,00	
Total général			5 230 500,00	4 007 128,67	225 153,11	127 940,44	0,00

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, voter le budget principal primitif 2024.

Interventions et débats avant mise aux voix

Néant

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité**,

✓ vote le budget primitif 2024 – Budget Principal.

DEL 15-04-2024/02 - BUDGET PRIMITIF 2024 – EAU

Rapport de présentation de l'affaire

Monsieur le Président informe que le Conseil communautaire s'est réuni le 18 MARS 2024 pour la présentation du Débat d'Orientation Budgétaire.

Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir voter le BUDGET PRIMITIF 2024 EAU, par chapitre, et ce dernier s'équilibre de la manière suivante :

SECTION D'EXPLOITATION

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
011	Charges à caractère général	1 040 250,00
012	Charges de Personnel & frais assimilés	1 623 070,00
014	Atténuation de produits	310 000,00
022	Dépenses imprévues	
023	Virement à la section d'investissement	1 997 727,00
042	Opérations d'ordre entre section	499 500,00
65	Autres charges de gestion courante	208 500,00
66	Charges financières	151 750,00
67	Charges exceptionnelles	216 000,00
68	Dotations aux provisions et dépréciat	
	DEPENSES D'EXPLOITATION	6 046 797,00
RECETTES		
002	Excédent antérieur reporté fonctionnement	2 867 697,00
013	Atténuation de charges	
042	Opérations d'ordre entre section	42 500,00
70	Produits des services, du domaine	3 124 000,00
73	Impôts et Taxes	
74	Dotations, subventions, participations	
75	Autres produits de gestion courante	12 600,00
76	Produits financiers	
77	Produits exceptionnels	
78	Reprise sur provisions et dépréciations	
79	Transfert de charges	
	RECETTES D'EXPLOITATION	6 046 797,00

SECTION D'INVESTISSEMENT

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
001	Solde d'exécution d'invest. reporté	917 215,00
020	Dépenses imprévues invest.	
040	Opérations d'ordre entre section	42 500,00
041	Opérations Patrimoniales	
13	Subventions d'investissement	
16	Remboursements d'emprunts & dettes	266 314,00
20	Immobilisations Incorporelles	139 854,51
204	Subventions d'investissement	
21	Immobilisations Corporelles	991 263,46
23	Immobilisations en cours	1 508 253,23
27	Avance trésorerie	
4581	Opérations pour compte de tiers	
	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	3 865 400,20
RECETTES		
001	Excédent investissement reporté	
021	Virement de la section de fonctionnement	1 997 727,00
024	Produits des cessions	
040	Opérations d'ordre entre section	499 500,00
041	Opérations Patrimoniales	
10	Dotations, fonds divers et réserves	
1064	Réserves	824 500,00
1068	Excédents de fonctionnement	
13	Subventions d'investissement	524 673,20
16	Emprunts & dettes assimilées	
165	Dépôts et cautionnements reçus	
20	Immobilisations Incorporelles	19 000,00
21	Immobilisations Corporelles	
23	Immobilisations en cours	
4582	Opérations pour compte de tiers	
	RECETTES D'INVESTISSEMENT	3 865 400,20

Le budget fait l'objet d'une reprise anticipée du résultat telle qu'indiqué dans la note explicative.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, voter le budget eau primitif 2024.

Note explicative

L'article L 2313-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit qu'une présentation brève et synthétique retraçant les informations financières essentielles soit annexée aux budgets primitifs afin de permettre aux citoyens et aux élus de comprendre les enjeux financiers de leurs collectivités et de leurs établissements publics.

Les projets de budgets 2024 des budgets annexes ont été établis selon le rapport d'orientation budgétaire présenté en conseil communautaire et établis avec la volonté de maîtriser les dépenses d'exploitation, tout en maintenant un niveau optimal des investissements et en continuant d'assurer la qualité des services rendus, et ce sans recourir à un nouvel emprunt.

La présente note a pour vocation de présenter de manière synthétique le budget primitif du budget annexe de l'eau, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur concernant les instructions comptables et budgétaires de la nomenclature M49.

Il est tout d'abord important d'indiquer qu'une reprise anticipée des résultats est appliquée. Le résultat de fonctionnement, le besoin de financement de la section d'investissement, les restes à réaliser et la prévision d'affectation de résultat ont été inscrits dans le budget primitif. L'affectation de résultat prévisionnel est de **2 867 897 €**.

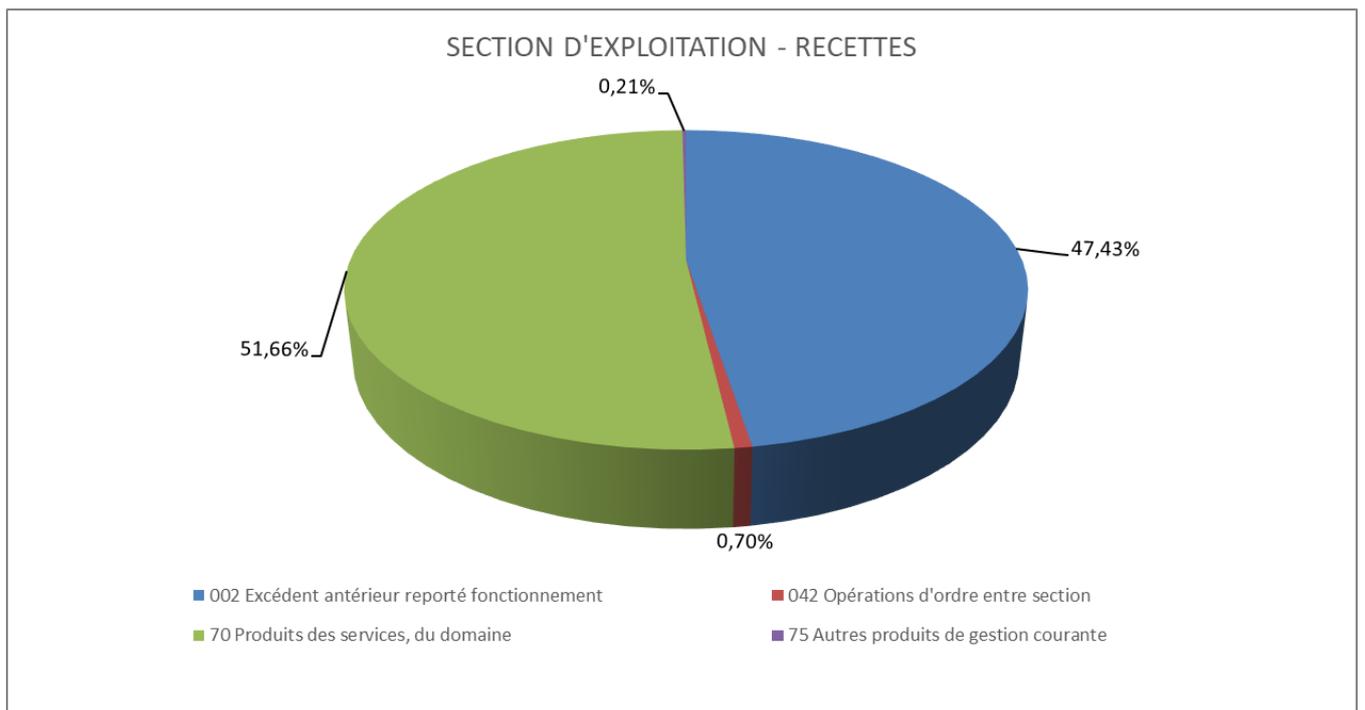
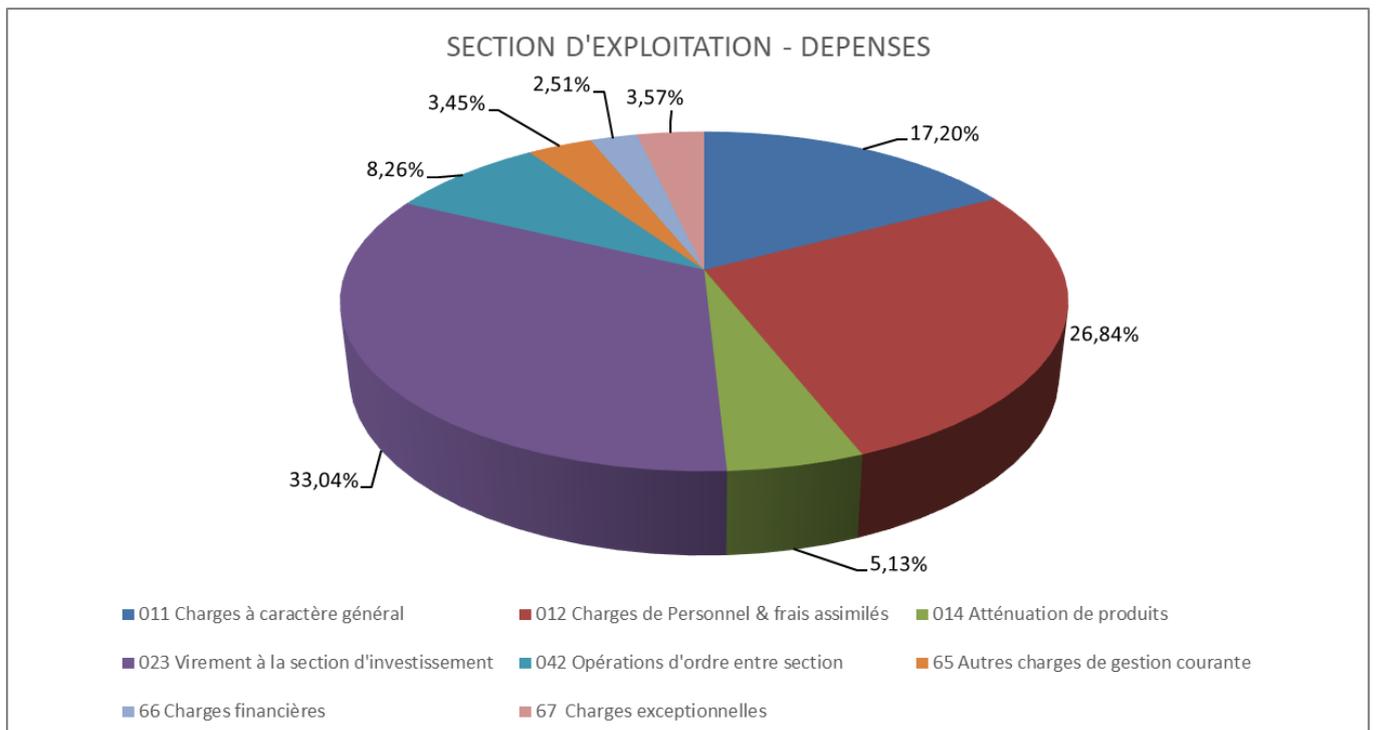
Le budget de l'Eau de la Communauté de communes du liancourtois totalise **9 912 197,20 €** (10 883 122,37 € en 2023, soit - **970 925,17 €**).

S'agissant de la **section d'exploitation** (6 046 797,00 € - contre 7 146 115,00 € en 2023), le but est de contenir les dépenses d'exploitation, et notamment les charges à caractère général tout en tenant compte de l'augmentation des charges de personnel.

Le chapitre le plus important en dépenses réelles d'exploitation correspond au virement à la section d'investissement, avec 33,04 % des dépenses d'exploitation (en 2022, ce chapitre représentait 37,17 % des dépenses d'exploitation).

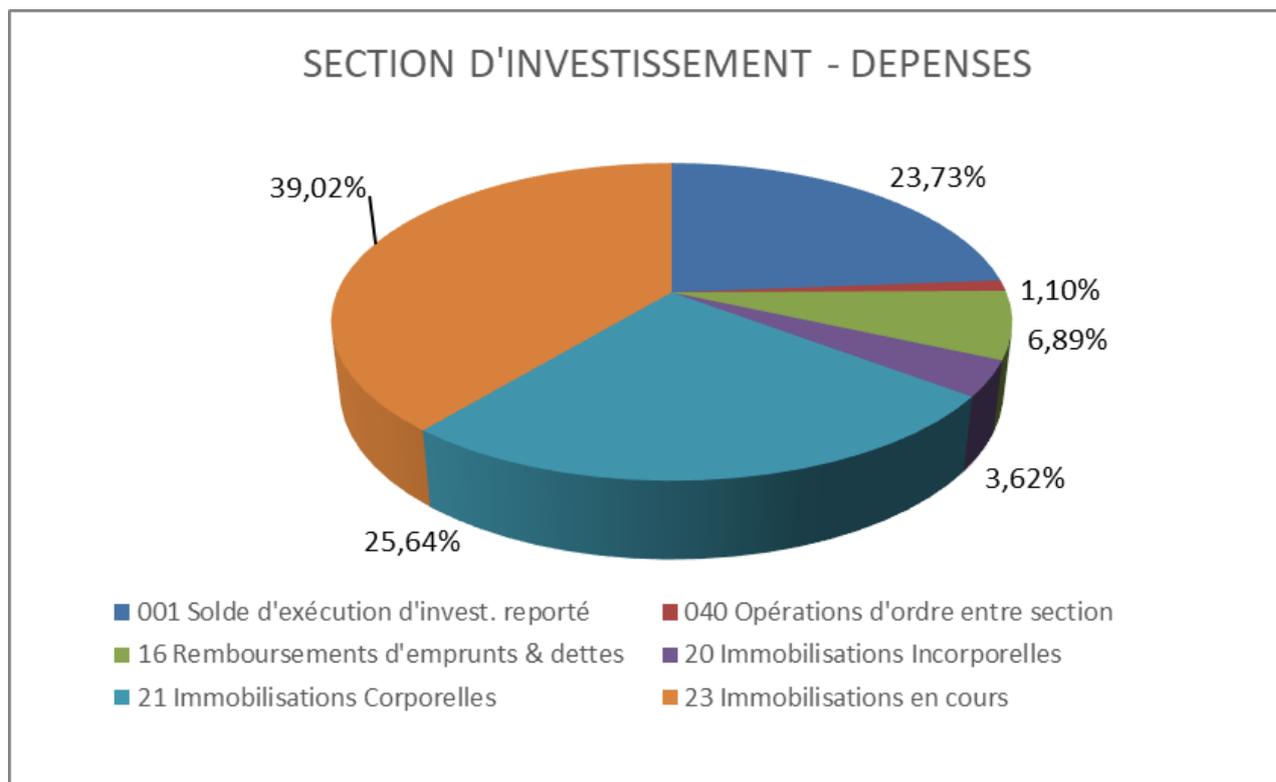
Les charges de personnels et frais assimilés sont le deuxième chapitre de dépenses de cette section avec 26,84 % (19,26% en 2023) et enfin les charges à caractère général avec 17,20 %.

Comme indiqué dans le ROB, aucune provision pour les admissions en non valeur n'a été inscrite pour 2024.

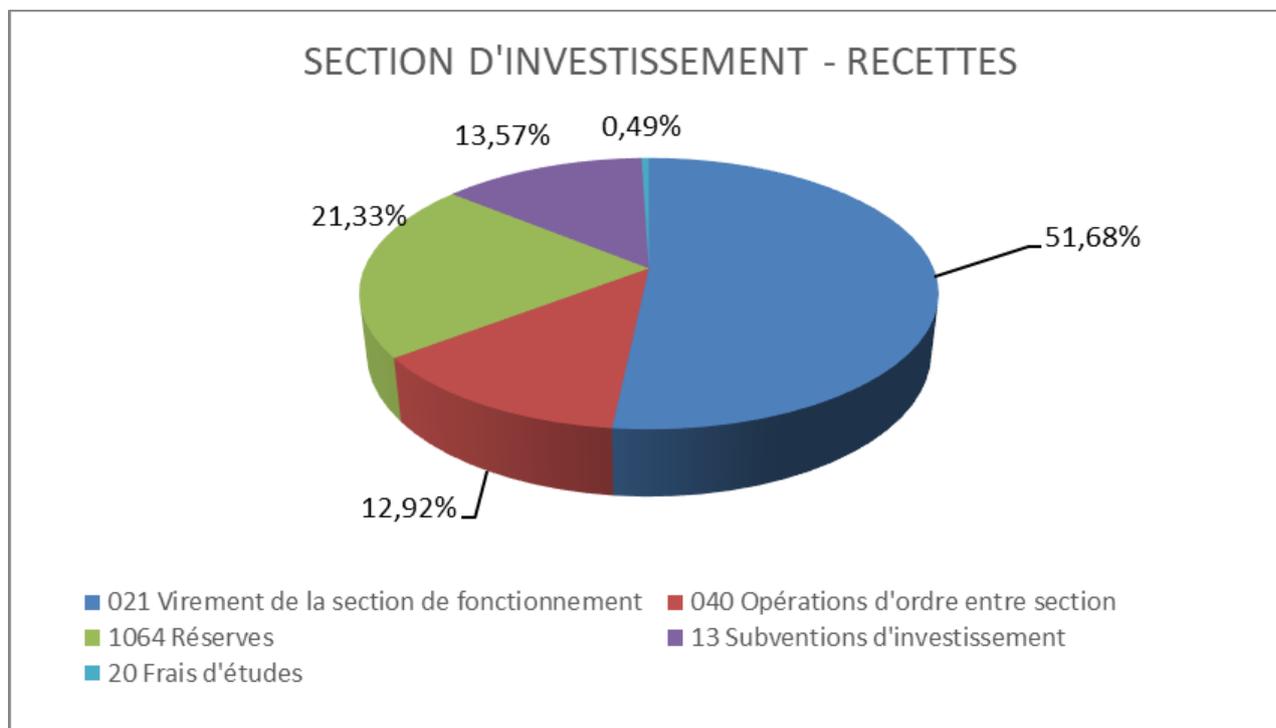


Les produits des services (facturation de l'eau) couvrent 51,66 % (44,60 % en 2023) des recettes totales de la section d'exploitation.

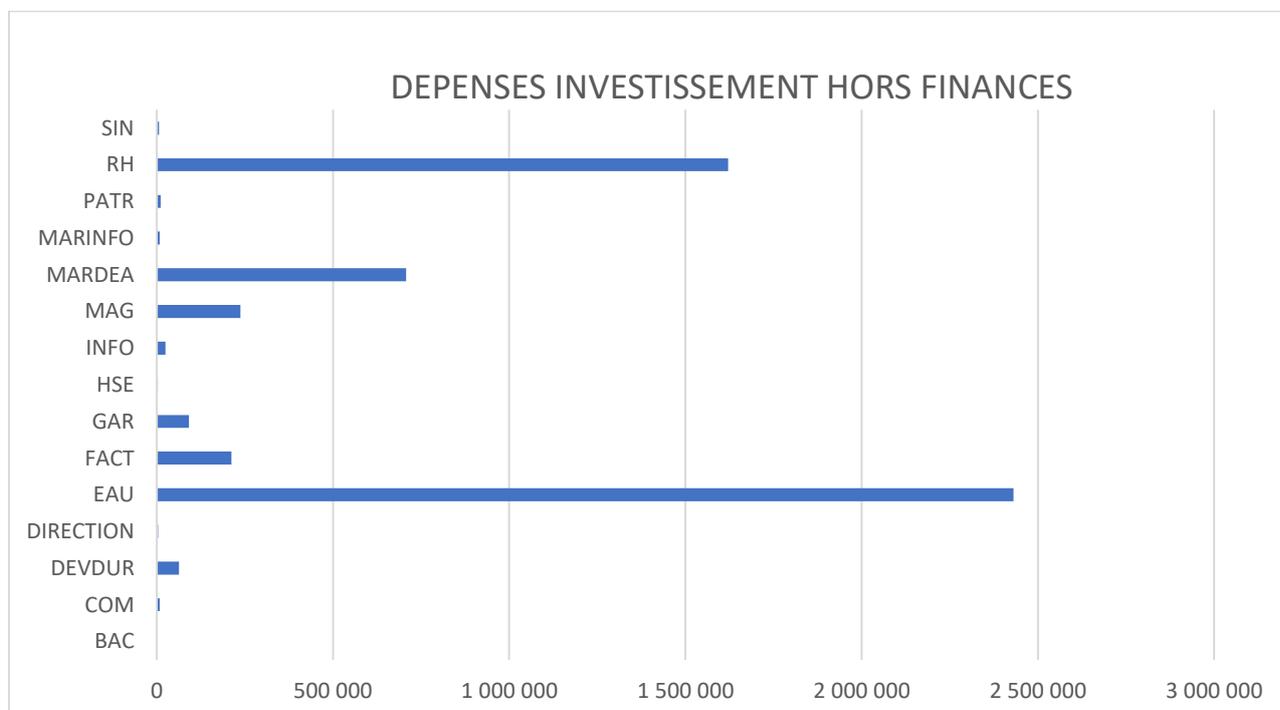
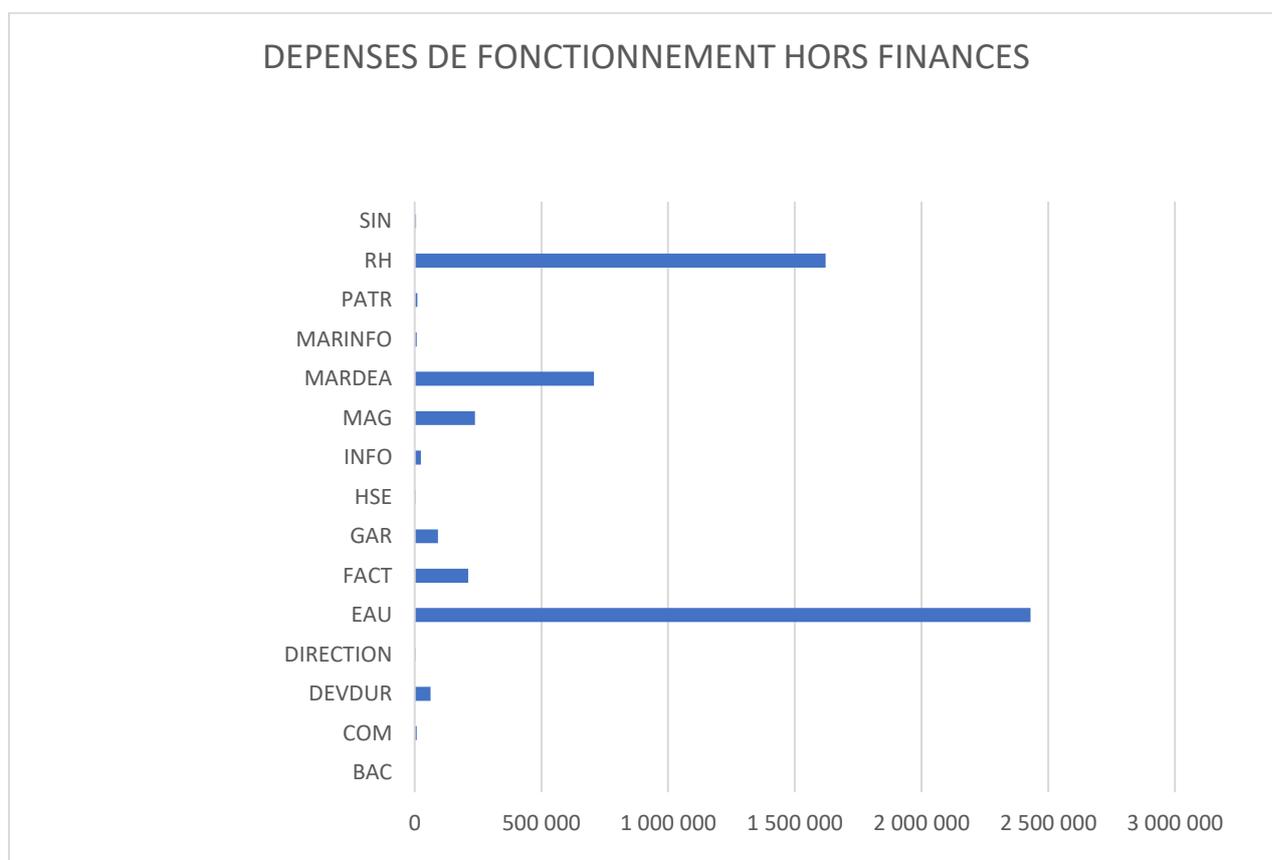
Concernant la **section d'investissement** (3 865 400,20 € - contre 3 737 007,37 € en 2023), ce montant permet de maintenir les immobilisations à hauteur de 2 499 516,69 € (3 028 178,32 € en 2023) et d'effectuer les travaux nécessaires à la réhabilitation ou à la création de réseaux.



Les travaux correspondent aux dépenses les plus importantes du total des dépenses d'investissement (comptes 20, 21 et 23) soit 68,28 %.



Les dépenses par gestionnaires de crédits / par service :



Etat de la dette par emprunt et par prêteur en 2024 (en euros) :

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat						
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Nominal	Capital restant dû au 01/01/2024	Annuité de l'exercice		
					Capital	Charges d'intérêt	Intérêts perçus (le cas échéant)
163 Emprunts obligataires (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
164 Emprunts auprès d'établissement de crédit (Total)			6 270 458,00	3 036 764,18	263 891,10	141 298,75	0,00
1641 Emprunts en euros (total)			6 270 458,00	3 036 764,18	263 891,10	141 298,75	0,00
1236699	Caisse des Dépôts et Consignations	07/12/2012	1 000 000,00	299 999,86	66 666,68	16 196,60	
5028639	Caisse des Dépôts et Consignations	03/09/2013	350 000,00	236 249,87	11 666,68	9 139,04	
MIN223093EUR/001	Dexia	25/08/2004	2 998 252,00	1 349 213,62	99 941,72	62 963,30	
MIN223093EUR/002	Dexia	25/08/2004	1 338 826,00	917 873,25	40 944,20	40 890,64	
MON522310EUR	Société de Financement Local		233 380,00	93 382,48	17 870,85	4 844,26	
MON522311EUR	Société de Financement Local	19/06/2013	350 000,00	140 045,10	26 800,97	7 264,91	
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
168 Autres emprunts et dettes assimilées (Total)			36 324,00	9 686,40	2 421,60	0,00	0,00
1681 Autres emprunts (total)			36 324,00	9 686,40	2 421,60	0,00	0,00
10301101	Agence de l'Eau Seine Normandie	25/10/2012	36 324,00	9 686,40	2 421,60	0,00	
1682 Bons à moyen terme négociables (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1687 Autres dettes (total)			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total général			6 306 782,00	3 046 450,58	266 312,70	141 298,75	0,00

Interventions et débats avant mise aux voix

Néant

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,

✓ vote le budget primitif 2024 – Budget Eau.

DEL 15-04-2024/03 - BUDGET PRIMITIF 2024 – ASSAINISSEMENT

Rapport de présentation de l'affaire

Monsieur le Président informe que le Conseil communautaire s'est réuni le 18 MARS 2024 pour la présentation du Débat d'Orientation Budgétaire.

Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir voter le BUDGET PRIMITIF 2024 – ASSAINISSEMENT, par chapitre, et ce dernier s'équilibre de la manière suivante :

SECTION D'EXPLOITATION

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
011	Charges à caractère général	1 042 271,00
012	Charges de Personnel & frais assimilés	744 500,00
014	Atténuation de produits	200 000,00
022	Dépenses imprévues	
023	Virement à la section d'investissement	601 770,00
042	Opérations d'ordre entre section	850 000,00
65	Autres charges de gestion courante	121 000,00
66	Charges financières	200 000,00
67	Charges exceptionnelles	301 000,00
68	Dotations aux provisions et dépréciat	
	DEPENSES D'EXPLOITATION	4 060 541,00
RECETTES		
002	Excédent antérieur reporté fonctionnement	1 452 121,00
013	Atténuation de charges	
042	Opérations d'ordre entre section	151 000,00
70	Produits des services, du domaine	2 455 500,00
73	Impôts et Taxes	
74	Dotations, subventions, participations	
75	Autres produits de gestion courante	1 920,00
76	Produits financiers	
77	Produits exceptionnels	
78	Reprise sur provisions et dépréciations	
79	Transfert de charges	
	RECETTES D'EXPLOITATION	4 060 541,00

SECTION D'INVESTISSEMENT

CHAPITRES	LIBELLES	BP 2024
DEPENSES		
001	Solde d'exécution d'invest. reporté	1 117 954,00
020	Dépenses imprévues invest.	
040	Opérations d'ordre entre section	151 000,00
041	Opérations Patrimoniales	
13	Subventions d'investissement	
16	Remboursements d'emprunts & dettes	445 691,00
20	Immobilisations Incorporelles	221 456,52
204	Subventions d'investissement	
21	Immobilisations Corporelles	167 765,74
23	Immobilisations en cours	2 066 712,74
27	Avance trésorerie	
4581	Opérations pour compte de tiers	220 566,00
	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	4 391 146,00
RECETTES		
001	Excédent investissement reporté	
021	Virement de la section de fonctionnement	601 770,00
024	Produits des cessions	
040	Opérations d'ordre entre section	850 000,00
041	Opérations Patrimoniales	100 000,00
10	Dotations, fonds divers et réserves	
106	Réserves	1 256 289,00
1068	Excédents de fonctionnement	
13	Subventions d'investissement	439 837,00
16	Emprunts & dettes assimilées	1 000 000,00
165	Dépôts et cautionnements reçus	
20	Immobilisations Incorporelles	
21	Immobilisations Corporelles	
23	Immobilisations en cours	
4582	Opérations pour compte de tiers	143 250,00
	RECETTES D'INVESTISSEMENT	4 391 146,00

Le budget fait l'objet d'une reprise anticipée du résultat telle qu'indiqué dans la note explicative.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, voter le budget assainissement primitif 2024.

Note explicative

L'article L 2313-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit qu'une présentation brève et synthétique retraçant les informations financières essentielles soit annexée aux budgets primitifs afin de permettre aux citoyens et aux élus de comprendre les enjeux financiers de leurs collectivités et de leurs établissements publics.

Les projets de budgets 2024 des budgets annexes ont été établis selon le rapport d'orientation budgétaire présenté en conseil communautaire et établis avec la volonté de maîtriser les dépenses d'exploitation, tout en maintenant un niveau optimal des investissements et en continuant d'assurer la qualité des services rendus.

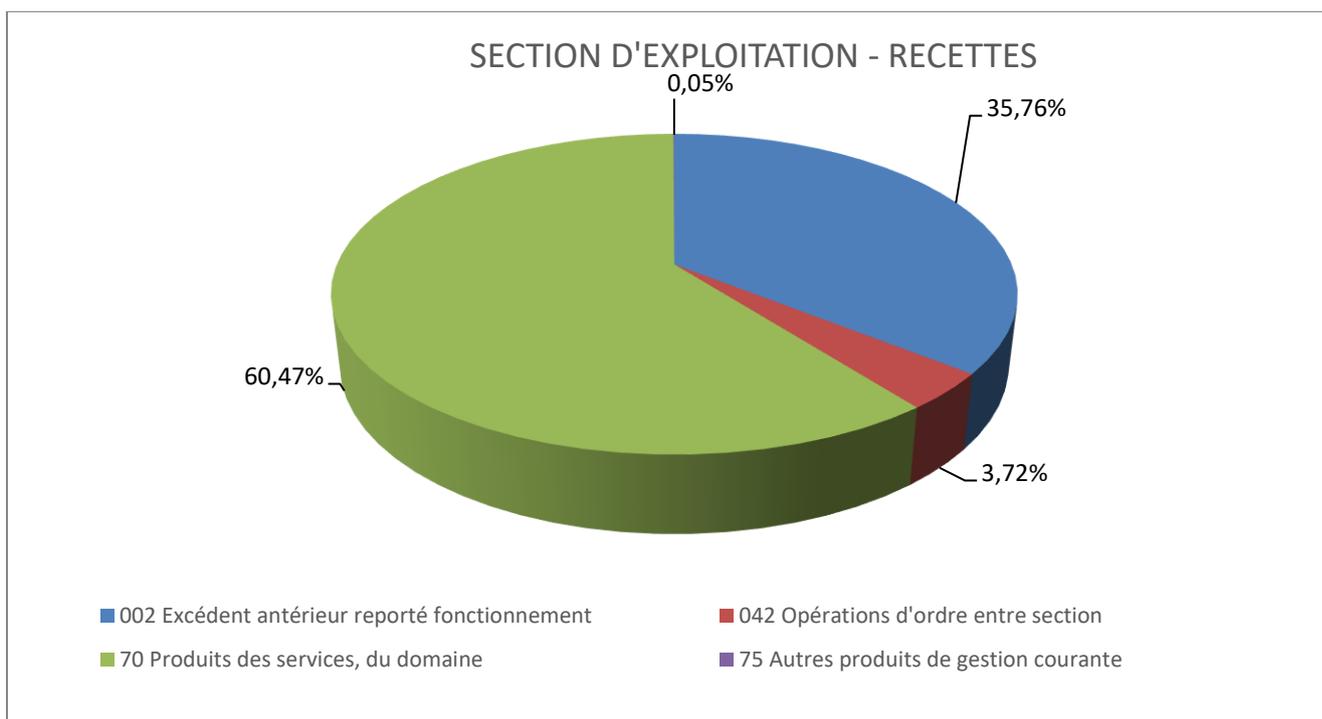
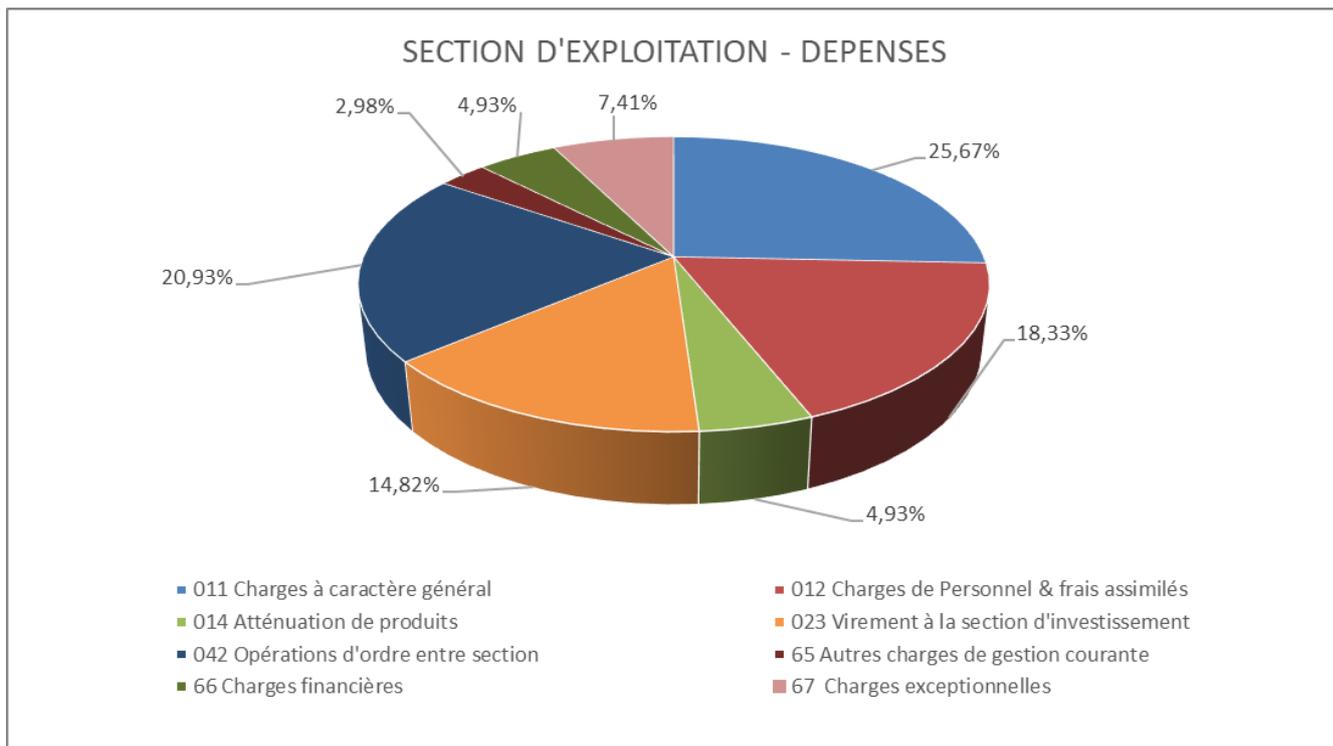
La présente note a pour vocation de présenter de manière synthétique le budget primitif du budget annexe de l'assainissement, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur concernant les instructions comptables et budgétaires de la nomenclature M49.

Il est tout d'abord important d'indiquer qu'une reprise anticipée des résultats est appliquée. Le résultat de fonctionnement, le besoin de financement de la section d'investissement, les restes à réaliser et la prévision d'affectation de résultat ont été inscrits dans le budget primitif. L'affectation de résultat prévisionnel est de **1 452 151,00 €**.

Le budget Assainissement de la Communauté de communes du liancourtois totalise 8 451 687,00 € (10 384 381,93 € en 2023, soit – **1 932 694,93 €**). Cette différence s'explique par le montant du virement à la section d'investissement qui était de 2 636 709,00 € en 2023 contre 601 770,00 € sur 2024. Le virement est moindre car un emprunt d'un montant d'1 000 000 € HT est inscrit en investissement.

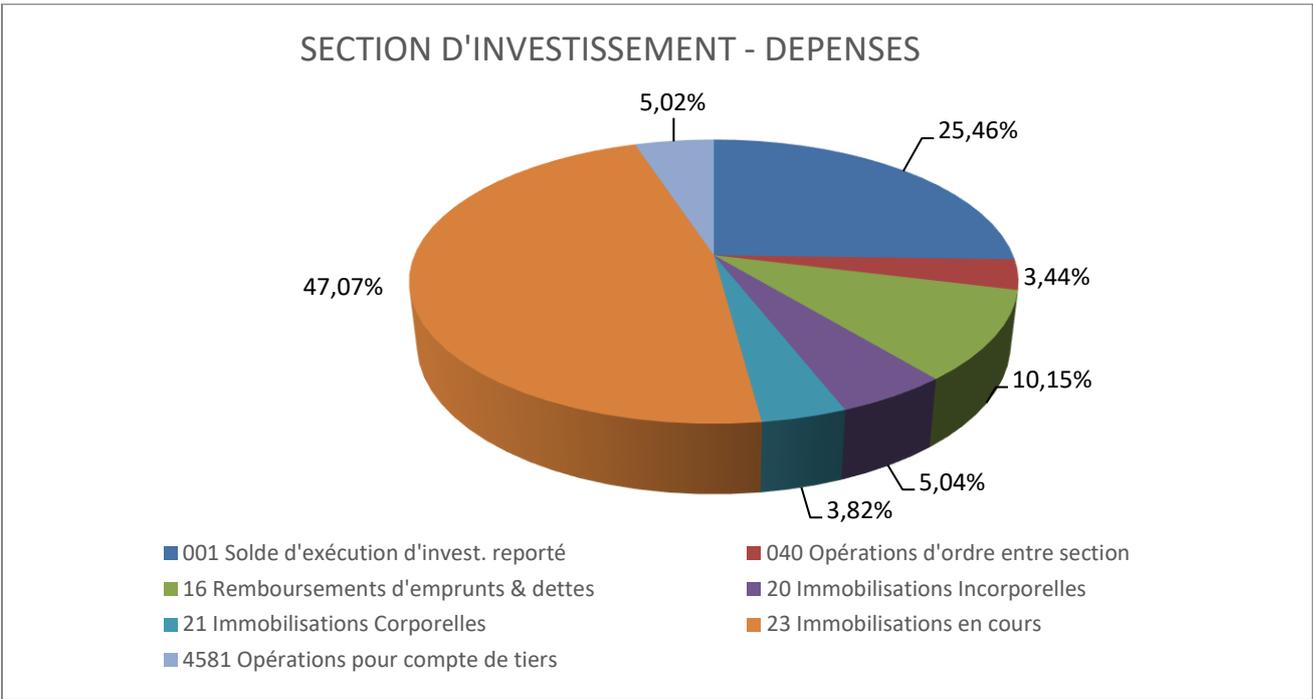
S'agissant de la **section d'exploitation** (4 060 541,00 € – contre 6 010 000,00 € en 2023), le but est de maintenir les dépenses d'exploitation ; mais également de tenir compte des augmentations de charges à caractère général ainsi que des charges de personnel.

Les charges à caractère général sont le deuxième chapitre de dépenses de cette section avec 20,93 % des dépenses d'exploitation (17,43 % en 2023).

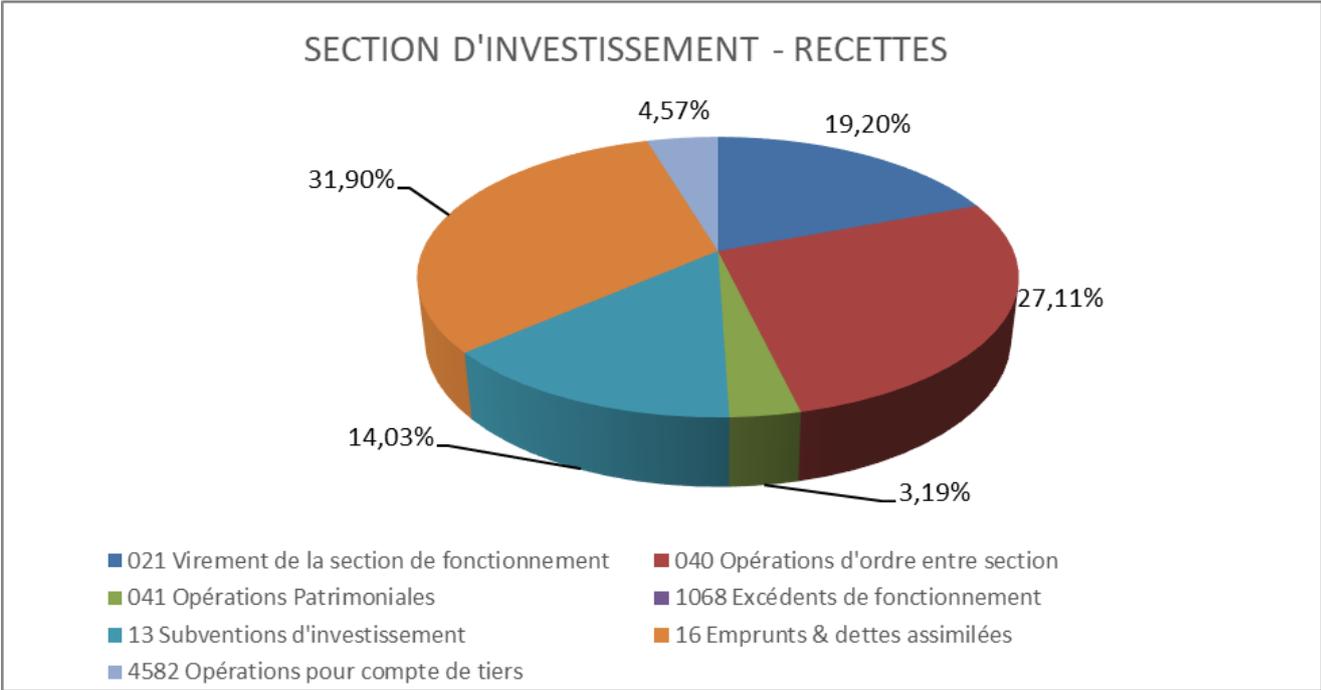


Les produits des services (facturation de la part assainissement) couvrent 60,47 % (42,37 % en 2023) du total des recettes de la section d'exploitation.

Concernant la **section d'investissement** (4 391 146,00 € – contre 4 374 381,93 € en 2023), ce montant permet de continuer les immobilisations à hauteur de 2 455 935,00 € (3 075 432 € en 2023).

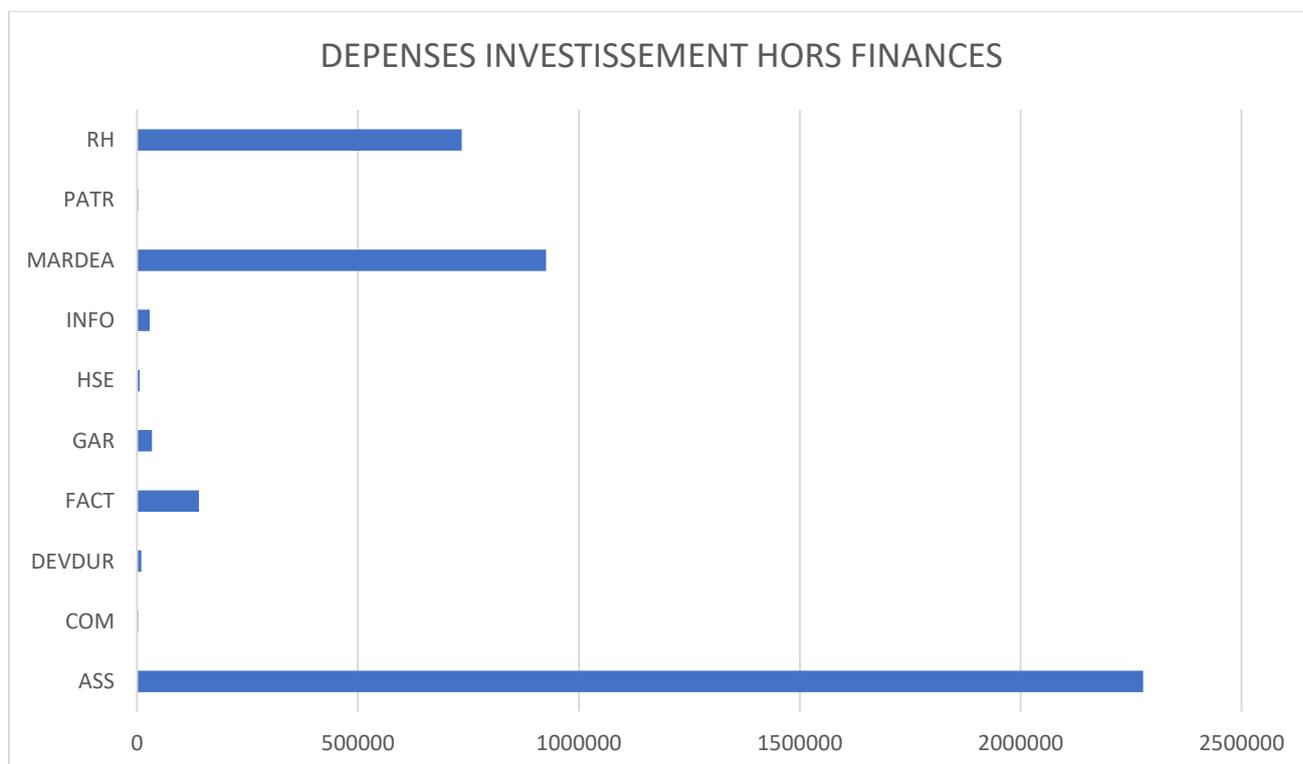
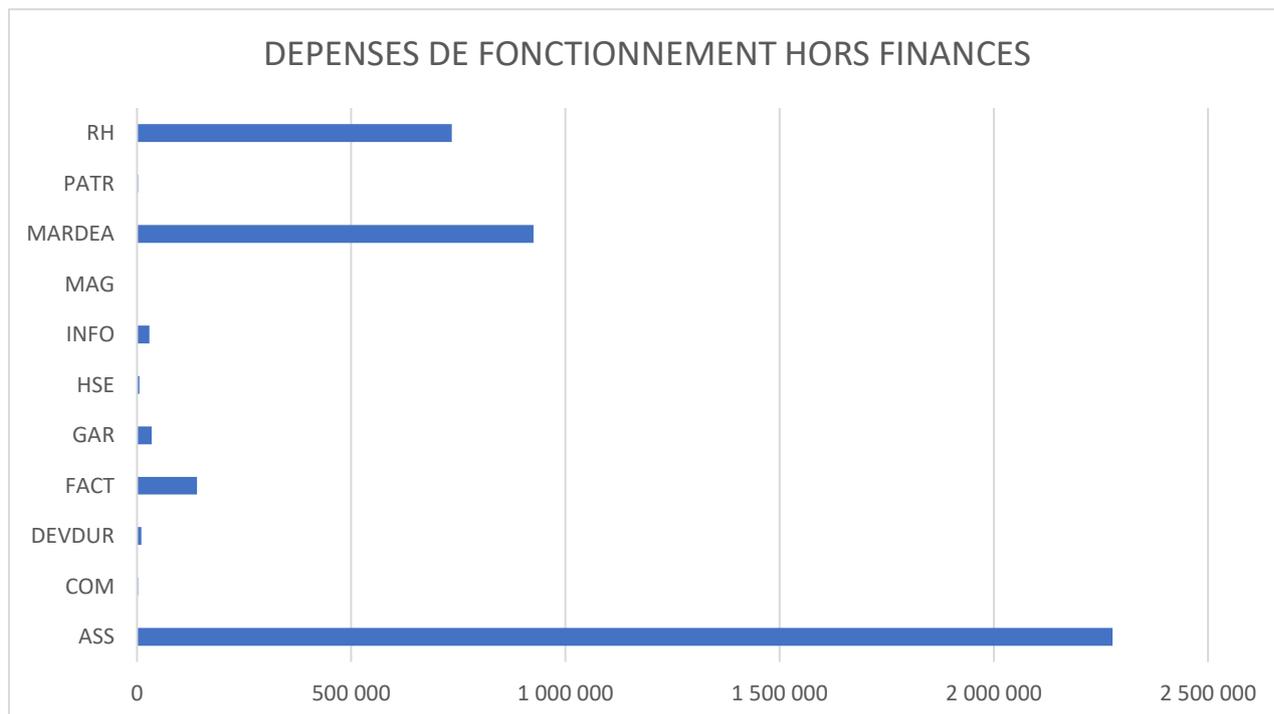


Les travaux correspondent aux dépenses les plus importantes du total des dépenses d'investissement.



L'emprunt d'1 000 000 € HT qui va être contracté en 2024 représente 31,90 % des recettes.

Les dépenses par gestionnaires de crédits / par service :



Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
 PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
 Séance du 15 avril 2024

Enfin, le détail des emprunts sur l'exercice 2024 est le suivant :

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes au 01/01/2024					
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Nominal (2)	Annuité de l'exercice 2024		
				Capital	Charges d'intérêt	Intérêts perçus (le cas échéant)
163 Emprunts obligataires (Total)			0,00	0,00	0,00	0,00
164 Emprunts auprès d'établissement de crédit (Total)			9 053 929,00	359 899,62	157 813,88	0,00
1641 Emprunts en euros (total)			9 053 929,00	359 899,62	157 813,88	0,00
207684	Caisse d'Epargne de Picardie	25/07/2012	800 000,00	64 591,68	12 040,92	
5010302	Caisse des Dépôts et Consignations	13/09/2013	698 183,00	23 272,76	18 230,62	
MIN223092EUR	Dexia	25/08/2004	7 089 126,00	236 304,20	117 856,72	
MON522310EUR	Société de Financement Local		466 620,00	35 730,98	9 685,62	
168 Autres emprunts et dettes assimilées (Total)			1 286 858,00	85 790,52	0,00	0,00
1681 Autres emprunts (total)			1 286 858,00	85 790,52	0,00	0,00
062664/01	Agence de l'Eau Seine Normandie	12/12/2007	80 000,00	5 333,33	0,00	
0701091	Agence de l'Eau Seine Normandie		185 285,00	12 352,33	0,00	
1030001	Agence de l'Eau Seine Normandie	17/10/2017	141 124,00	9 408,27	0,00	
1065490	Agence de l'Eau Seine Normandie	09/11/2016	81 972,00	5 464,80	0,00	
1068979	Agence de l'Eau Seine Normandie	12/06/2018	46 832,00	3 122,13	0,00	
1089512	Agence de l'Eau Seine Normandie	11/05/2021	83 513,00	5 567,53	0,00	
10271841	Agence de l'Eau Seine Normandie		21 662,00	1 444,13	0,00	
10300011	Agence de l'Eau Seine Normandie		564 498,00	37 633,20	0,00	
10654901	Agence de l'Eau Seine Normandie	02/08/2019	81 972,00	5 464,80	0,00	
Total général			10 340 787,00	445 690,14	157 813,88	0,00

A noter : il est prévu un emprunt (ligne 16 des recettes d'investissements) pour 1 000 000,00 € HT.
 Ce nouvel emprunt n'apparaît pas dans ce tableau car il fera l'objet d'un report de remboursement.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle que sur le budget assainissement les coûts d'exploitation ont fortement augmenté. Il y a donc une vigilance particulière à avoir sur ce budget.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,
✓ vote le budget primitif 2024 – Budget Assainissement.

DEL 15-04-2024/04 - BUDGET PRIMITIF 2024 - BUDGET SPANC

Rapport de présentation de l'affaire

Monsieur le Président informe que le Conseil communautaire s'est réuni le 18 MARS 2024 pour la présentation du Débat d'Orientation Budgétaire.

Monsieur le Président demande au Conseil communautaire de bien vouloir voter le BUDGET PRIMITIF 2024 - SPANC, par chapitre, et ce dernier s'équilibre de la manière suivante :

SECTION D'EXPLOITATION

DÉPENSES

011	Charges à caractère général	600.00
012	Charges de personnel & frais assimilés	0.00
65	Autres charges de gestion courante	249.56
023	Virement à la section d'investissement	0.00
	DEPENSES D'EXPLOITATION	849.56

RECETTES

70	Produits de services	500.00
74	Dotations et participations	0.00
002	Excédent antérieur reporté	349.56
	RECETTES D'EXPLOITATION	849.56

SECTION D'INVESTISSEMENT

DÉPENSES

20	Immobilisations incorporelles	0.00
21	Immobilisations corporelles	0.00
	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	0.00

RECETTES

021	Virement de la section de fonctionnement	0.00
	RECETTES D'INVESTISSEMENT	0.00

Le budget fait l'objet d'une reprise anticipée du résultat telle qu'indiqué dans la note explicative. Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, voter le budget assainissement non collectif primitif 2024.

Note explicative

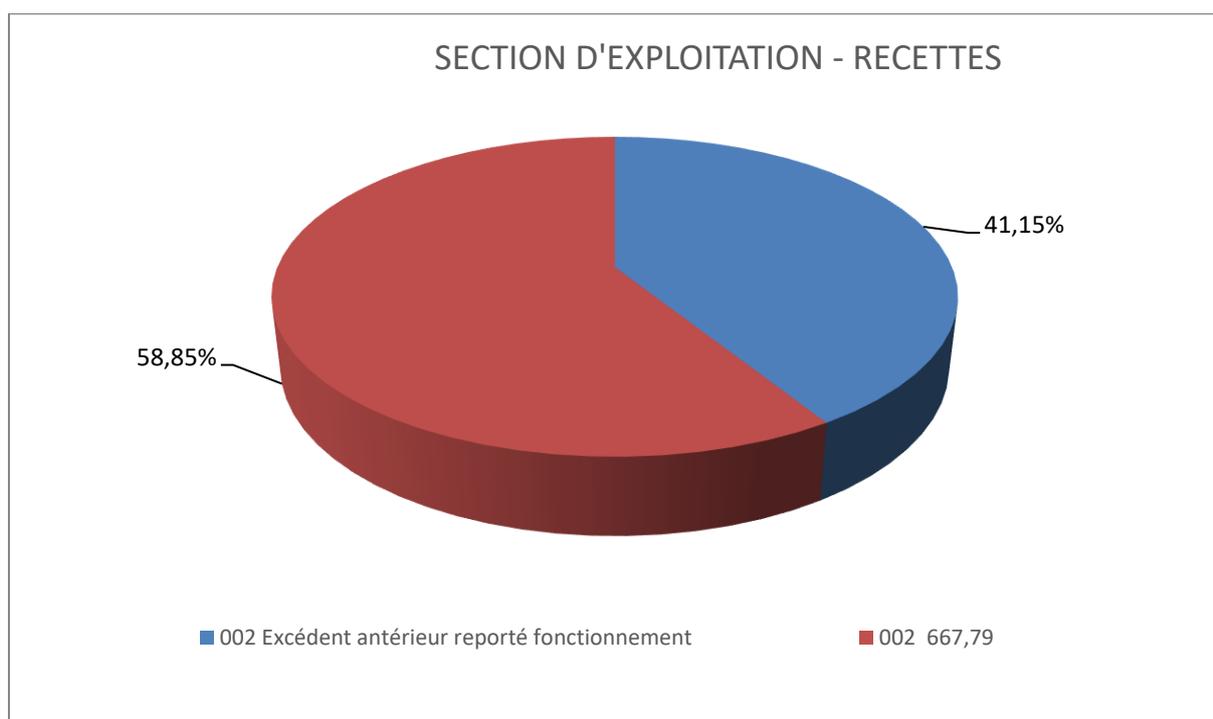
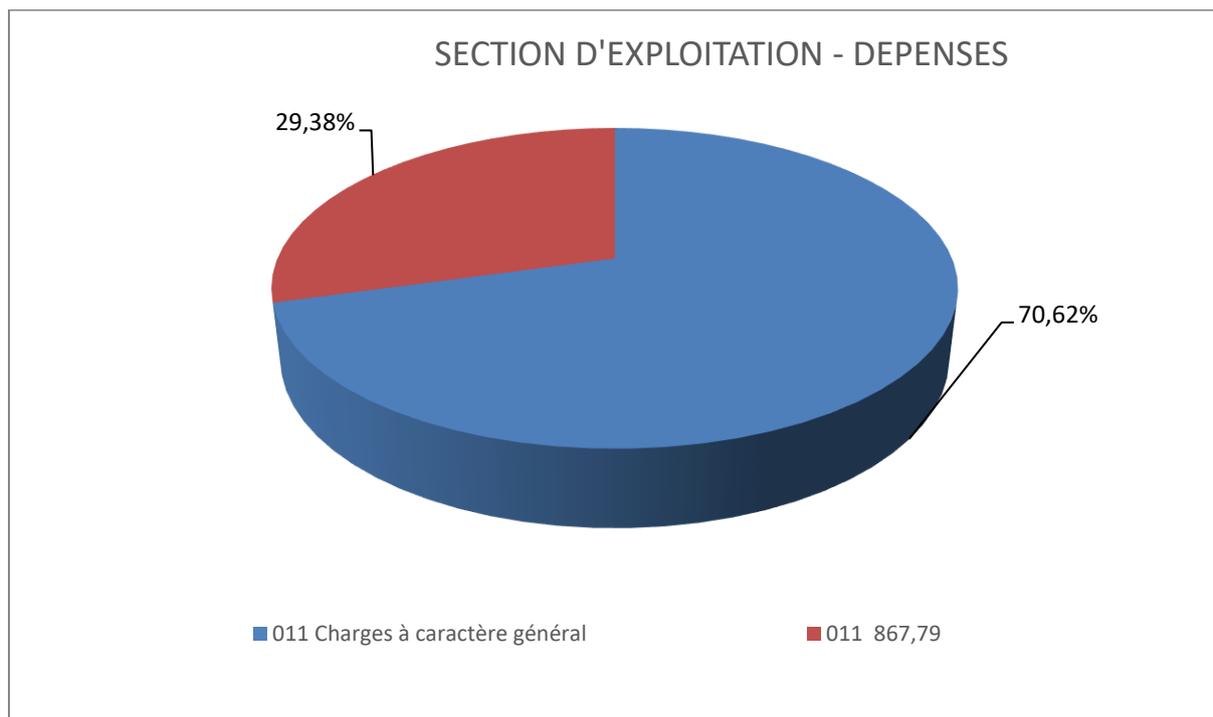
L'article L 2313-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit qu'une présentation brève et synthétique retraçant les informations financières essentielles soit annexée aux budgets primitifs afin de permettre aux citoyens et aux élus de comprendre les enjeux financiers de leurs collectivités et de leurs établissements publics.

Les projets de budgets 2024 des budgets annexes ont été établis selon le rapport d'orientation budgétaire présenté en conseil communautaire.

La présente note a pour vocation de présenter de manière synthétique le budget primitif du budget annexe SPANC, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur concernant les instructions comptables et budgétaires de la nomenclature M49.

Il est tout d'abord important d'indiquer qu'une reprise anticipée des résultats est appliquée. Le résultat de fonctionnement, le besoin de financement de la section d'investissement, les restes à réaliser et la prévision d'affectation de résultat ont été inscrit dans le budget primitif. L'affectation du résultat prévisionnel est de **349,56 €**.

Concernant la section d'exploitation (849.56 €), les recettes sont peu importantes puisque les contrôles ont été principalement faits à la création du service.



Concernant la **section d'investissement**, aucun investissement n'est prévu pour l'année 2024. Depuis la création du budget en 2015, aucun emprunt n'a été contracté, et il n'est pas prévu d'en contracter.

Interventions et débats avant mise aux voix

Néant

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,
✓ vote le budget primitif 2024 – Budget SPANC.

DEL 15-04-2024/05 - FONGIBILITE DES CREDITS

Rapport de présentation de l'affaire

Vu l'article L 5217-10-6 du code général des collectivités territoriales,
Vu l'article R 2321-1 du code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération n°04-07-2022/04 du conseil communautaire du 04/07/2022 approuvant le passage à la nomenclature M57 à compter du 1^{er} janvier 2023,
Considérant la mise en place de la nomenclature M57 à compter du 1^{er} janvier 2023,
Considérant que le conseil peut déléguer au Président la possibilité de procéder à des mouvements de crédits de chapitre à chapitre dans la limite de 7,5 % des dépenses réelles de chaque section, à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel,

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, pour le budget principal :

- Autoriser le Président à procéder à des virements de crédits de chapitre à chapitre, à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel, dans la limite de 7,5 % des dépenses réelles de chaque section,
- Habilitier le Président à prendre tous les actes nécessaires à la bonne exécution.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président indique cette disposition ne s'applique pas aux dépenses de personnel et d'emprunts.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,

- ✓ Autorise le Président à procéder à des virements de crédits de chapitre à chapitre, à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel, dans la limite de 7,5 % des dépenses réelles de chaque section,
- ✓ Habilité le Président à prendre tous les actes nécessaires à la bonne exécution.

DEL 15-04-2024/06 - ADOPTION DES CLÉS DE RÉPARTITION DES CHARGES SUR LES DIFFÉRENTS BUDGETS

Rapport de présentation de l'affaire

Les budgets principal et annexes supportent des charges générales et de personnel alors que certaines de ces charges concernent également les autres budgets.

En fin d'exercice, ces charges font l'objet d'une refacturation par le budget principal aux budgets de l'eau potable, de l'assainissement et éventuellement du SPANC. De même, certaines charges sont refacturées par le budget de l'eau aux budgets de l'assainissement, voir du SPANC.

Les clés de répartition sont soumises au vote du Conseil communautaire au moment de l'adoption des budgets primitifs de l'exercice ou après leur adoption.

Monsieur le Président propose d'adopter ces clés de répartition, telles que définies dans le tableau ci-annexé.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, adopter les clés de répartition des charges sur les différents budgets pour l'année 2024.

Interventions et débats avant mise aux voix

Néant

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité**,

- ✓ adopte les clés de répartition des charges sur les différents budgets pour l'année 2024.

Clés de répartition 2024 de la Communauté de Communes du Liancourtois

CHARGES SALARIALES, INDEMNITÉS DES ÉLUS ET DU COMPTABLE		Répartition par budget :			
Désignation :	Mode de calcul (année de référence N-1)	Principal	Eau potable	Assainissement	SPANC
Gestion du personnel	Nombre de paies calculées	80.78%	16,04%	3,18%	-
Marchés Publics	Nombre de marchés passés sur N-1	64.88%	11.82%	23.30%	-
Sensibilisation à l'environnement	Nombre d'actions traitées par budget	86.00%	7.00%	7.00%	-
Administration Générale - Archives -Informatique	En parts égales sur les 3 budgets principaux	33.34%	33.33%	33.33%	-
Gestion du patrimoine (agents polyvalents du service technique général)	Selon la répartition du temps de travail - % appliqué sur l'ensemble de la masse salariale	94,70%	2,50%	2,80%	-
Elus	Clés de répartition :				
- Elus de l'exécutif	- en charges égales sur les 3 budgets principaux	33,34%	33,33%	33,33%	-
- Vice-président de la commission finances	- clé de répartition des finances	58.60%	16,40%	25,00%	-
- Vice-président de la commission Assainissement	- en totalité sur l'assainissement	-	-	100.00%	-
- Commission Eau	- en totalité sur l'eau potable	-	100.00%	-	-
- Commissions Chédeville - Piscine - DED	- en totalité sur le principal	100.00%	-	-	-
Charges salariales service Finances	Clé de répartition des finances	58,60%	16,40%	25,00%	-
Entretien bâtiments du siège	En fonction des superficies occupées par les services	63.44%	18.28%	18.28%	-

CHARGES GÉNÉRALES payées sur le BUDGET PRINCIPAL		Répartition par budget :			
Désignation :	Mode de calcul (année de référence N-1)	Principal	Eau potable	Assainissement	SPANC
Charges liées aux bâtiments du siège	En fonction des superficies occupées par les services, charges à caractère général : - électricité - maintenance & entretien des bâtiments...	63.44%	18.28%	18.28%	-
	En fonction du nombre d'utilisateurs - eau, téléphone - locations de fontaines à eau, boissons	59.46%	32.43%	8.11%	-
Finances (logiciels, maintenances, documentation, abonnements)	Nombre d'écritures comptables par budget	58,60%	16,40%	25,00%	-
Frais de gestion liés au service du personnel (Abonnements, logiciel, maintenance...)	Nombre de paies calculées	80,78%	16,04%	3,18%	-
Frais de gestion liés aux marchés publics (logiciel, maintenance, abonnement, documentation, unités de publication...)	Nombre de marchés publics passé en N-1	64.88%	11.82%	23.30%	-
Administration Générale : abonnement, documentation, logiciel, maintenance, dépenses liées à l'ensemble de l'administration de l'EPCI (réseaux, abonnement, hébergement du site Internet, frais liés à l'Echo de la Vallée, gestion	En parts égales sur les 3 budgets principaux	33.34%	33.33%	33.33%	-

de l'accueil, location machine à affranchir, abonnements aux quotidiens, journaux, publication aux pages jaunes, toutes prestations liées à l'ensemble des services...)					
Fournitures administratives - Copieurs - Communication - reprographie	Répartition selon le nombre d'utilisateurs	62.75%	31.37%	5.88%	-
Charges générales liées au personnel (Assurance Risques statutaires, cotisations diverses, hors salaires)	Selon l'effectif pourvu au 31/12 de l'année N-1 : - Agents fonctionnaires (RHN-1/01) - Tous régimes confondus (RHN-1/02) - Permanents (RH N-1/03)	72,58% 76,84% 73,81%	24,19% 18,95% 21,43%	3,23% 4,21% 4,76%	- - -
Frais d'affranchissements	Suivant relevé réel des services : et pour le DEA ventilé en parts égales entre le Budget de l'eau et de l'assainissement :	- -	- 50%	- 50%	- -
Assurances : - Prévoyance des Elus, protection juridique, responsabilité civile	En parts égales sur les 3 budgets principaux	33.34%	33.33%	33.33%	-
- Dommages aux biens	Selon les services concernés	63.44%	18.28%	18.28%	-
Sensibilisation environnement (frais de gestion général du service)	Nombre d'actions par budget	86.00%	7.00%	7.00%	-

Gestion informatique - Acquisition	En fonction du nombre de postes informatiques Tout ce qui concerne l'achat de matériel informatique, licences, réparation, petit matériel	63.46 %	30.77 %	5.77%	-
Véhicules de service et matériel en commun (acquisition, maintenance...)	Exemple : Kramer	50.00%	50.00%	-	-

CHARGES GÉNÉRALES et SALAIRES payés sur le BUDGET EAU POTABLE		Répartition par budget :			
Désignation :	Mode de calcul (année de référence N-1)	Principal	Eau potable	Assainissement	SPANC
Acquisition & maintenance de logiciels spécifiques à un service	<ul style="list-style-type: none"> - Facturation de l'eau - Facturation des branchements - SIG (autocad, cart@jour) 	-	50.00%	50.00%	-
Charges payées sur le Budget Eau à répartir sur le Budget Assainissement	Affranchissement, mise sous pli des factures, des courriers aux abonnés... Frais de gestion et charges courantes liées aux deux services	-	50.00%	50.00%	-
Charges salariales de l'eau	Selon la répartition du temps de travail - % appliqué sur l'ensemble de la masse salariale	8.61%	70.24%	21.15%	-

CHARGES GÉNÉRALES et SALAIRES payés sur le BUDGET ASSAINISSEMENT		Répartition par budget :			
Désignation :	Mode de calcul (année de référence N-1)	Principal	Eau potable	Assainissement	SPANC
Charges salariales de l'eau	Selon la répartition du temps de travail - % appliqué sur l'ensemble de la masse salariale	20.00%	0.00%	80.00%	-

DEL 15-04-2024/07 - ATTRIBUTION DES SUBVENTIONS A L'AMICALE DU PERSONNEL

Rapport de présentation de l'affaire

Par ailleurs, Monsieur le Président propose de fixer, comme chaque année, le montant de la subvention à l'amicale du personnel, au titre de l'année 2024, comme indiqué ci-dessous (1% de la masse salariale de 2023 si le montant est inférieur à l'année précédente, le montant versé en 2023 est repris à l'identique) :

BUDGET PRINCIPAL

Nom de l'Organisme	Montant 2024
Amicale du Personnel	33 410,00 €

BUDGET EAU

Nom de l'Organisme	Montant 2024
Amicale du Personnel	12 271,00 €

BUDGET ASSAINISSEMENT

Nom de l'Organisme	Montant 2024
Amicale du Personnel	6 065,00 €

Monsieur le Président, propose de fixer le montant des subventions à verser, au titre de l'année 2024, comme indiqué ci-dessus.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir, autoriser l'attribution des subventions détaillées ci-dessus à l'amicale du personnel.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle que les communes de Monchy-Saint-Eloi, Bailleval et Verderonne adhèrent également à l'Amicale et cotisent selon un % de leur masse salariale.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité**,

- ✓ adopte les clés de répartition des charges sur les différents budgets pour l'année 2024.

DEL 15-04-2024/08 - VOTE DU MONTANT DE LA REDEVANCE SPECIALE

Rapport de présentation de l'affaire

En date du 3 octobre 2005, le Conseil communautaire a autorisé Monsieur le Président à appliquer, à compter du 1er janvier 2006, en vertu de l'article L.2333-78 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Redevance Spéciale pour les professionnels et administrations produisant plus de 0,340 m³ de déchets résiduels par semaine sur le territoire de la Communauté de communes du liancourtois.

Son montant au m³ depuis l'année 2021 a été maintenu à 19,264€/m³ par délibération du 08 mars 2021.

Monsieur le Président propose d'appliquer, pour 2024, une revalorisation compte tenu des éléments du coût pour ce service soit : **20,473€ m³** (+6.8 %).

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- approuver ce montant pour l'année 2024,
- l'autoriser à percevoir les sommes correspondantes,
- l'autoriser à signer tous les actes afférents à ce dossier.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle que la Redevance Spéciale (RS) concerne les usagers non assujettis à la TEOM, qui produisent plus de 0.340 m³/semaine. Le coût du service est refacturé au réel. La RS n'a pas augmenté depuis 2021. Elle est augmentée sur 2024 de 6.8 %. Les professionnels et administrations peuvent faire le choix de ne pas être à la RS et de passer par un prestataire.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité**,

- ✓ approuve ce montant pour l'année 2024,
- ✓ l'autorise à percevoir les sommes correspondantes,
- ✓ l'autorise à signer tous les actes afférents à ce dossier.

DEL 15-04-2024/09 VOTE DES TAUX 2024

Rapport de présentation de l'affaire

Vu les articles 1636 B sexies à 1636 B undecies, 1639 A et 1530 bis du code général des impôts,

Pour donner suite au Débat d'Orientation Budgétaire du 18 mars 2024, Monsieur le Président propose de déterminer les taux d'imposition pour l'année 2024 de manière identique à 2023.

Le taux de la taxe d'habitation figé de 2020 à 2022 a été de nouveau voté à compter de 2023. Cette taxe ne concerne plus que les résidences secondaires, les locaux meublés non affectés à l'habitation principale et, sur délibération, les logements vacants depuis plus de deux ans.

Aussi, Monsieur le Président propose de voter les taux suivants :

	Taux 2017	Taux 2018	Taux 2019	Taux 2020	Taux 2021	Taux 2022	Taux 2023	Taux 2024
Taxe d'habitation	7,11	7,11	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68
Foncier bâti	9,80	9,80	9,80	9,85	9,85	9,85	9,85	9,85
Foncier non bâti	22,65	22,65	22,65	22,77	22,77	22,77	22,77	22,77
Cotisation foncière des entreprises	7,17	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)	26,74 (FPU)

Il propose également de mettre en réserve la fraction de taux de CFE correspondant à l'écart entre le taux voté et le taux maximum de droit commun soit 0.02 %.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- Fixer les taux intercommunaux pour l'année 2024 comme suit :
 - taxe d'habitation : 7.68 %,
 - taxe foncière sur les propriétés bâties : 9.85 %,
 - taxe foncière sur les propriétés non bâties : 22.77 %,
 - cotisation foncière des entreprises : 26.74 %.
- Décider de mettre en réserve la fraction de taux de CFE correspondant à l'écart entre le taux voté et le taux maximum de droit commun soit 0.02 %.
- Charger le Président ou son représentant de notifier cette décision et l'état 1259 complété et signé aux services préfectoraux.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président indique que les taux n'ont pas augmenté depuis 2019.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, **à l'unanimité**,

- ✓ Fixe les taux intercommunaux pour l'année 2024 comme suit :
 - taxe d'habitation : 7.68 %,
 - taxe foncière sur les propriétés bâties : 9.85 %,
 - taxe foncière sur les propriétés non bâties : 22.77 %,
 - cotisation foncière des entreprises : 26.74 %.
- ✓ Décide de mettre en réserve la fraction de taux de CFE correspondant à l'écart entre le taux voté et le taux maximum de droit commun soit 0.02 %.
- ✓ Charge le Président ou son représentant de notifier cette décision et l'état 1259 complété et signé aux services préfectoraux.

DEL 15-04-2024/10 VOTE DU TAUX DE LA TAXE D'ENLÈVEMENT DES ORDURES MENAGÈRES

Rapport de présentation de l'affaire

Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale qui assurent la collecte des déchets peuvent instituer une taxe destinée à permettre de couvrir les dépenses liées à ce service.

Sont soumis à cette taxe les propriétaires ou usufruitiers d'une propriété soumise à la taxe foncière.

Si le bien imposé à la TEOM (taxe d'enlèvement des ordures ménagères) est loué, le propriétaire peut en récupérer le montant dans les charges locatives.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
 PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
 Séance du 15 avril 2024

Cette taxe couvre 61.4 % du coût réel du service en 2022, pour donner suite à la mise en place d'importants efforts qui ont été entrepris pour rationaliser les coûts, le reste est financé par la fiscalité locale. Il est important que la TEOM couvre de manière plus importante ce coût du service. Pour cela, il est envisagé d'augmenter le taux de la taxe régulièrement jusqu'en 2028. En effet, l'idée à l'horizon 2028 est de couvrir le service à environ 85 %. En effet, si la tarification incitative devenait obligatoire ou si les élus souhaitaient la mettre en place (sachant qu'il faut compter 3 ans pour sa mise en place), la marche serait moins haute pour les habitants puisque le coût du service serait quasiment couvert par la TEOM.

C'est pourquoi, Monsieur le Président propose de continuer d'augmenter progressivement cette taxe et de fixer le taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères au titre de l'année 2024, à 8.59 %.

	Taux 2016	Taux 2017	Taux 2018	Taux 2019	Taux 2020	Taux 2021	Taux 2022	Taux 2023	Taux 2024 prévisionnel
TEOM	5.13	5.54	5.82	6.11	6.41	7.27	7.63	8.03	8.59

Ce taux prévisionnel correspond à une augmentation de 7% par rapport à 2023, soit en moyenne une augmentation de 14 € par an pour un foyer fiscal moyen (hors augmentation des bases).

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- Fixer le taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) à 8.59 %,
- Charger le Président ou son représentant de notifier cette décision et l'état de notification des bases d'imposition prévisionnelles à la TEOM complété et signé aux services préfectoraux.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle la stratégie de couvrir à l'horizon 2028 les dépenses liées au service déchets par 85 % de la TEOM.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,

- Fixe le taux de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) à 8.59 %,
- Charge le Président ou son représentant de notifier cette décision et l'état de notification des bases d'imposition prévisionnelles à la TEOM complété et signé aux services préfectoraux.

DEL 15-04-2024/11 MODIFICATION DU TABLEAU DES EMPLOIS

Rapport de présentation de l'affaire

Budget principal

Pour donner suite au départ de notre directeur administratif et financier, nous avons lancé une procédure de recrutement.

Compte tenu des différents entretiens que nous avons réalisé notre choix s'est porté sur un agent fonctionnaire titulaire du grade d'attaché hors classe.

Le poste vacant relève du grade de rédacteur principal 2^{ème} classe, aussi il convient de modifier le tableau des emplois en créant le nouveau grade.

L'emploi de rédacteur principal 2^{ème} classe sera supprimé après avis du comité social territorial.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- créer un emploi au grade d'attaché hors classe, à temps complet,
- charger Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment de pourvoir les emplois,
- autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent, notamment au contrat de travail du personnel.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président indique que le Directeur Administratif et Financier en poste a émis le souhait de partir. Un nouveau recrutement a été fait, l'agent Pascale MARTY arrive au 02/05. Son grade est « attaché hors classe », il est donc nécessaire de créer le grade. Elle se présentera au prochain bureau et au conseil communautaire du 27/05.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, **à l'unanimité** :

- ✓ crée un emploi au grade d'attaché hors classe, à temps complet,
- ✓ charge Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment de pourvoir les emplois,
- ✓ autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent, notamment au contrat de travail du personnel.

DEL 15-04-2024/12 ADHESION ASSOCIATION FORME SERVICES

Rapport de présentation de l'affaire

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, dans les conditions précisées par la loi du 28 juillet 2011, pour le développement de l'alternance et la sécurisation des parcours professionnels, a autorisé les collectivités territoriales à constituer ou à adhérer à des groupements d'employeurs.

CONSIDERANT que l'adhésion à l'association groupement d'employeurs Forme Services ouvre la possibilité à la collectivité de répondre à certains besoins ponctuels des services de la collectivité.

Monsieur le Président expose que le groupement d'employeurs Forme Services met à disposition de ses structures adhérentes, du personnel permettant de répondre à leurs besoins. C'est un outil, souple et performant de gestion des ressources humaines, adapté aux fluctuations de l'activité. Aussi, par le biais du contrat d'alternance qui représente une réelle opportunité pour la collectivité.

Le contrat d'alternance proposé est un CDD de 18 mois conclu entre l'alternant, la communauté de communes et Forme service pour préparer le BPJEPS.

En adhérant à l'association FORME Services, moyennant un droit d'entrée de 20€ et une cotisation annuelle de 120€, celle-ci met à disposition de la communauté de communes du liancourtois, un apprenti pour une durée de 18 mois et prend en charge le coût de la formation afférente.

La communauté de communes s'acquittera, sur présentation de facture, de la rémunération de l'apprenti et des coûts annexes déduction faite des aides de l'Etat. Le montant global estimé pour 18 mois est de 14 524,21€.

Une avance de trésorerie équivalente à trois mois de salaire sera versée par la communauté de communes et sera remboursée par l'Association FORME Services à l'issue des 18 mois de contrat.

Aussi, il est proposé au Conseil Communautaire d' :

- Autoriser l'adhésion à l'association FORME Services moyennant un droit d'entrée de 20€,
- Autoriser la cotisation annuelle de 120€ par apprenti,
- Autoriser Monsieur le Président à signer à la convention avec l'Association FORME Service pour la mise à disposition d'un apprenti pour une durée de 18 mois,
- Autoriser le versement de l'avance de trésorerie dans les conditions précitées.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle que des problèmes de recrutement sont avérés au niveau des encadrants à la piscine. Une des pistes est le recours à l'alternat, pour cela, il faut adhérer à l'organisme de formation, objet de la délibération. M. LEPORI indique qu'il y a peut-être un/une candidate.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'**unanimité**,

- ✓ Autorise l'adhésion à l'association FORME Services moyennant un droit d'entrée de 20€,
- ✓ Autorise la cotisation annuelle de 120€ par apprenti,
- ✓ Autorise Monsieur le Président à signer à la convention avec l'Association FORME Service pour la mise à disposition d'un apprenti pour une durée de 18 mois,
- ✓ Autorise le versement de l'avance de trésorerie dans les conditions précitées.

Règlement intérieur adhérent

ARTICLE 1 : LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DES ADHÉRENTS ENTÉRINÉ EN AG

Le présent règlement intérieur de fonctionnement, adopté par l'assemblée générale, s'impose à tous les adhérents.

Toutes modifications devront être entérinées au cours de l'assemblée générale si la majorité des adhérents en sont d'accord et que ces modifications n'enfreignent pas les dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles régissant l'emploi des salariés.

ARTICLE 2 : DROIT D'ENTREE

Le droit d'entrée pour chaque nouvelle structure adhérente est fixé à 20€, ce montant pourra être revu par le conseil d'administration.

ARTICLE 3: COTISATION

L'adhérent au Groupement d'Employeurs FORME SERVICES devra verser une cotisation annuelle définie par le conseil d'administration.

Le montant de cette cotisation est fixé à 120 euros par salarié mis à disposition.

(50% de réduction pour les structures de moins de 5 salariés). Le versement de la cotisation annuelle intervient à l'entrée dans le groupement d'employeurs et au mois de Janvier de chaque année, sachant que toute année commencée est due en intégralité.

ARTICLE 4 : DÉPÔT DE ROULEMENT DE FONDS

Afin de garantir le paiement des salaires et des charges en cas de non-paiement d'une facture, chaque adhérent au Groupement verse au démarrage de la mise à disposition de personnel, une somme correspondant à l'équivalent de trois mois de salaire de mise à disposition, par salarié.

Ce dépôt de garantie sera inscrit lors de la convention de mise en disposition du personnel.

La somme versée sera restituée le cas échéant deux mois après la fin de contrat de mise à disposition du salarié

ARTICLE 5 : SITUATION VIS-A-VIS DE LA TVA

Tout adhérent devra fournir lors de son adhésion, un document administratif prouvant que son association, **entreprise ou structure, n'est pas assujettie à la T.V.A.** Il devra en outre immédiatement informer par lettre recommandée avec accusé de réception la Présidente du groupement en cas de requalification ou de modification de son statut le rendant assujettie à la TVA et/ou aux impôts commerciaux.

L'assujettissement à la T.V.A de l'adhérent entraîne sa radiation immédiate et la perte de sa qualité d'adhérent du groupement. Le Conseil d'Administration demandera à l'adhérent le paiement du préjudice éventuel subi par le groupement.

ARTICLE 6 : RESPONSABILITE SOLIDAIRE

Les adhérents du groupement « sont solidairement responsables de ses dettes à l'égard des salariés et des organismes créanciers de cotisations obligatoires » (Code du travail, réglementation en vigueur).

En cas de difficulté, cette responsabilité solidaire sera supportée par l'ensemble des adhérents du groupement au prorata du nombre d'heures d'utilisation dans les 12 derniers mois.



ARTICLE 7: GESTION DES MISES À DISPOSITION

Conformément aux statuts, seuls les adhérents peuvent bénéficier d'un salarié mis à disposition.

Le programme des besoins est élaboré lors de l'embauche du salarié.

Les mises à dispositions annuelles, ou sur 18 mois pour les apprentis seront privilégiés.

L'élaboration du planning des mises à disposition sera réalisée en collaboration entre les adhérents et la direction de FORME SERVICES.

L'élaboration du programme devra résoudre, en accord avec les adhérents concernés, les cas où plusieurs utilisateurs auraient besoin du même salarié. L'arbitrage de ces discussions sera effectué par la direction de FORME SERVICES.

ARTICLE 8: CONVENTION DE MISES À DISPOSITION DE PERSONNEL

Une convention de mise à disposition de personnels est établie entre le Groupement et chaque adhérent.

Elle est rédigée et adoptée par décision du Conseil d'Administration.

Elle précise les conditions de la mise à disposition d'un salarié. Cette convention détermine, entre autre, la nature du poste, la durée de la mission, les jours et heures d'intervention, le lieu de travail, le salaire brut horaire, ainsi que le planning de répartition des périodes travaillées. Elle fixe toute autre disposition utile relative à la bonne gestion de la mise à disposition et qui ne serait pas prévue par le présent règlement intérieur.

ARTICLE 9: RUPTURE POUR FAUTE A L'INITIATIVE DU GROUPEMENT

Le Groupement pourra rompre la convention de mise à disposition de personnel en cas de manquement grave de l'autre partie et notamment :

- non-paiement des sommes dues
- non-respect des obligations liées aux modalités de gestion de la mise à disposition de personnel

Non-respect des conditions d'exécution du contrat de travail du salarié mis à disposition.

ARTICLE 10: CONDITIONS D'EXÉCUTION

L'utilisateur, pour chaque salarié mis à disposition, est responsable des conditions d'exécution du travail telles qu'elles sont déterminées par les mesures législatives.

Ces conditions comprennent limitativement ce qui a trait à la durée du travail, au travail de nuit, au repos hebdomadaire et des jours fériés, à l'hygiène et la sécurité des conditions de travail, des enfants, des jeunes travailleurs et des conditions d'application du règlement intérieur de la structure adhérente utilisatrice. Tout manquement de la part du salarié pourra donner lieu à une sanction disciplinaire pouvant aller jusqu'au licenciement.

Article 11: Accident du travail

Pour la définition de l'accident du travail, sont retenus comme lieux de travail tant les lieux où s'exécutent les mises à disposition que le siège du groupement. Le salarié victime de l'accident doit en informer l'utilisateur immédiatement.

L'adhérent utilisateur doit déclarer l'accident au groupement d'employeurs dès qu'il en a connaissance. A charge du groupement d'employeurs de faire toutes les démarches administratives nécessaires dans les délais réglementaires.



ARTICLE 12 : CCN APPLIQUÉE

Les salariés bénéficient de la convention collective du sport : 2511

ARTICLE 13 : CONTRATS ÉCRITS ENTRE FORME SERVICES ET SES SALARIÉS

Les contrats de travail conclus entre FORME SERVICES et les salariés sont écrits et ne peuvent en aucun cas être modifiés par une structure utilisatrice. Ils indiquent les conditions d'emploi et de rémunération, les qualifications, la liste des utilisateurs potentiels et les lieux d'exécution.

ARTICLE 14: TARIF

1. Le prix de revient subissant chaque année des variations au niveau des charges sociales, de l'augmentation du SMIC et des aides de l'état, un nouveau tarif sera proposé et entériné par simple délibération du conseil d'administration. (Tous les adhérents recevront une copie du nouveau tarif accompagné d'une copie de la délibération du conseil d'administration).
2. Indépendamment du paragraphe 1, si une augmentation de la marge brute, qui augmenterait le tarif, s'avérait nécessaire pour le bon fonctionnement du Groupement, celle-ci serait proposée par simple délibération du conseil d'administration et entérinée au cours de l'assemblée générale.

Dans le coût de facturation sont intégrées, le salaire de base, les cotisations patronales, les indemnités de congés payés, les obligations vis-à-vis de la médecine du travail, la formation professionnelle, les frais professionnels, les indemnités de fin de mission pour les contrats à durée déterminée.

Les frais de gestion sont inclus dans le prix de l'heure ou dans la facturation mensuelle et correspondent aux frais de fonctionnement du Groupement d'Employeurs (élaboration des différents contrats et conventions, élaboration de la fiche de paye, gestion salariale et plan de formation).

Dans le cas d'une demande particulière de la structure adhérente, par exemple la mise en place du chômage partiel, ou autre gestion RH. Un appel de fonds supplémentaire pourra être demandé à la structure

Les jours fériés rémunérés seront facturés en appliquant le tarif correspondant au contrat de mise à disposition.

Les indemnités versées au personnel mis à disposition qui ne supportent pas de cotisations sociales telles que les primes de panier seront facturées à l'identique.

ARTICLE 15: DOCUMENT DE LIAISON ET RELEVÉ DES HEURES

L'utilisateur et les salariés mis à disposition signent chaque mois un relevé des heures effectuées dans le mois (FormeContact.fr). Ce relevé d'heures est impérativement complété et transmis à FORME SERVICES le dernier jour du mois d'utilisation.

L'Adhérent qui n'aura pas respecté ce délai, sera facturé par rapport au volume prévisionnel .

ARTICLE 16: RÈGLEMENT DES FACTURES

FORME SERVICES établit la facturation aux conditions stipulées sur le contrat de mise à disposition.

Le règlement des factures s'effectuera par virement le 10 du mois suivant la prestation.

Passé ce délai, une majoration de retard égale à 1% mensuel du montant de la facture sera appliquée.



ARTICLE 17: RESPECT DES ENGAGEMENTS

L'adhérent est tenu de respecter l'engagement pris avec FORME SERVICES en termes de volume d'heures pour les salariés mis à sa disposition (Durée hebdomadaire, durée du contrat de mise à disposition et planning prévisionnel).

ARTICLE 18: EMBAUCHE D'UN SALARIÉ DU GE PAR UN ADHÉRENT

L'adhérent, qui souhaitera conclure une embauche en **CDI à temps plein** avec un salarié mis à disposition par FORME SERVICES, devra en faire la demande à la direction de FORME SERVICES qui réunira les adhérents concernés en donnant la priorité à la structure qui aura recruté le salarié concerné. Une solution de remplacement pour les autres adhérents du groupement sera proposée.

Pour ne pas compromettre le bon fonctionnement de FORME SERVICES et maintenir le bon état d'esprit des adhérents, il est souhaitable d'envisager ce recrutement en respectant un délai raisonnable de 3 mois minimum de mise à disposition par le biais de FORME SERVICES.

ARTICLE 19: ADHÉSION ANNUELLE

L'adhésion annuelle est fixée à :

120€ d'adhésion par salarié.

Une demande d'adhésion survenant en cours d'année est due en intégralité (voir ligne ci-dessus). Le paiement de l'adhésion se fait au mois de Janvier de chaque année.

50% de réduction accordée pour les structures de moins de 5 salariés

ARTICLE 20: TRANSFORMATION D'UN CONTRAT CDD EN UN CONTRAT CDI

Un adhérent qui demanderait une modification de contrat (de CDD en CDI) d'un des salariés mis à disposition de sa structure employeuse devra la soumettre et l'argumenter auprès de la présidente de FORME SERVICES et de la ou des Entreprises concernées.

De même pour une augmentation de salaire.

ARTICLE 21: DEMANDE DE RUPTURE ANTICIPÉE DU CONTRAT DE MISE À DISPOSITION D'UN CDI PAR UN ADHÉRENT

a) Convention à durée indéterminée

Afin d'éviter à FORME SERVICES et à tous les adhérents de supporter les charges dues à la rupture d'un contrat de mise à disposition d'un CDI par un adhérent, et quel qu'en soient les raisons, la demande doit être faite par cet adhérent et par lettre recommandée avec accusé de réception auprès de FORME SERVICES.

L'accord sera donné expressément par le conseil d'administration dans le mois qui suivra la demande. Cet accord confirmera le délai le plus court en tenant compte des possibilités de reclassement du salarié. Toutes rémunérations seront dues pendant cette période par l'adhérent concerné.

Les conditions de rupture de la convention de mise à disposition prévues dans le présent règlement sont rappelées voire précisées dans ladite convention.



a) Convention à durée déterminée

En cas de mise à disposition à durée déterminée, la convention ne peut être rompue sans l'accord du Groupement. Si le membre ne souhaite plus utiliser le salarié, il devra néanmoins payer au Groupement les sommes dues jusqu'au terme de la mise à disposition

ARTICLE 22: DEMANDE DE RUPTURE ANTICIPÉE DU CONTRAT DE MISE À DISPOSITION PAR UN SALARIE

Enfin, en cas de départ à l'initiative du salarié, la présente Convention est considérée rompue de fait, sans préavis (hormis celui que devra éventuellement respecter le salarié) ni indemnité.

ARTICLE 23 : POUVOIR DISCIPLINAIRE

Faute d'un salarié de FORME SERVICES chez un Adhérent

Les adhérents doivent informer FORME SERVICES par écrit et le jour même, de toute faute d'un salarié de FORME SERVICES, constatée au cours de la période de travail dans leur entreprise afin qu'une éventuelle sanction soit prise à l'encontre du salarié concerné.

Signature du représentant de la
structure adhérente

Ce règlement est entré en vigueur le 27/10/2022
La Présidente de FORME Services
Madame Floriane SIEMBIDA



Convention-cadre entre le GE et la structure adhérente utilisatrice, en vue d'une mise à disposition de personnel en contrat d'apprentissage.

ENTRE LES SOUSSIGNES :

LE GROUPEMENT D'EMPLOYEURS intitulé FORME SERVICES,

Agissant sous le statut juridique d'association régie par la loi du 1er Juillet 1901 relative au contrat d'association, créée le 20/03/2021 ses statuts ayant été déposés en Préfecture de 22/03/2021,

Immatriculée sous le N° de SIRET 900 606 070 00010

Dont le siège social est situé à Estrées Saint Denis 54 avenue de Flandre

Représenté par Madame Floriane SIEMBIDA agissant en qualité de Présidente au sein du Groupement et dûment habilité en vue de la signature de la présente,

Ci-après désigné « le Groupement », d'une part,

ET

La structure, en sa qualité d'adhérente au Groupement

Immatriculée sous le N° de SIRET

Représentée par en qualité de au sein de cette structure,

Dont le siège social est situé :

Ci-après dénommée « la structure utilisatrice », d'autre part.

Salarié en contrat d'apprentissage mis a disposition :

Nom :

Prénom :

Adresse :

N° SS :

Numéro de téléphone :

Adresse e-mail :

Date de début de mise à disposition :

Date de fin de mise à disposition :

PREAMBULE

La présente convention entre dans le champ d'application des dispositions des articles L.1253-1 et suivants du Code du travail.

FORME SERVICES est un groupement d'employeurs dont la vocation est de mettre à disposition de ses adhérents du personnel, dont le Groupement reste l'employeur, dans le cadre d'**opérations de prêt de main d'œuvre sans but lucratif**.

Dans ce sens, le Groupement est un facilitateur d'emploi, à la fois :

- ✎ pour la structure utilisatrice qui bénéficie d'un personnel en adéquation avec ses besoins, sans pour autant assumer la charge de la gestion administrative de ce personnel,
- ✎ et pour les salariés mis à disposition qui, par un travail à temps partagé, s'inscrivent dans des emplois pérennes qui correspondent à leurs disponibilités et leurs compétences.

L'application de la présente convention est subordonnée à l'adhésion préalable de la structure utilisatrice au Groupement.

A l'occasion de son adhésion, elle signe le Règlement intérieur édicté par le Groupement et s'engage à le respecter, dans la mesure où celui-ci fixe, non seulement les modalités de gestion du Groupement mais les règles de conduite de ses adhérents vis-à-vis de l'association. En conséquence, ce Règlement fait partie intégrante de la présente convention ; il en constitue un élément essentiel ayant conduit les parties à conclure la présente convention.

Ceci étant rappelé, il est convenu ce qui suit :



Article 1 - Principes de la présente convention :

Afin de satisfaire les besoins en personnel exprimés par ses adhérents, le Groupement recrute et gère du personnel salarié dans l'objectif de les mettre à disposition auprès de ses structures adhérentes.

Le Groupement dispose du libre choix de ce personnel salarié ; il veille néanmoins à ce qu'il soit adapté aux besoins de ses structures adhérentes.

Un contrat de travail est signé entre le Groupement et chaque salarié qui est destiné à être mis à disposition d'une ou de plusieurs structures adhérentes qui en acceptent le principe. Ce contrat définit les conditions d'emploi de ce salarié au sens des dispositions de l'article L.1253-9 du Code du travail.

Le Groupement est l'unique employeur du salarié qui a vocation à être mis à disposition d'une ou plusieurs structures utilisatrices ; à ce titre, il existe entre le Groupement et ce salarié un lien de subordination dont le prolongement est le pouvoir disciplinaire détenu par le Groupement et qu'il est seul susceptible d'exercer à l'égard de ce salarié, notamment en cas de mauvaise exécution par ce dernier de sa prestation de travail accompli au profit de la structure adhérente utilisatrice.

La structure utilisatrice, bénéficiaire de la prestation de travail du salarié mis à disposition, est, quant à elle, responsable des modalités d'exécution du travail de ce salarié, selon les dispositions de l'article L.1253-12 du Code du travail. A ce titre, elle dispose d'un pouvoir de direction et de contrôle sur les modalités d'exécution par le salarié mis à sa disposition de ses prestations de travail.

En revanche, la structure adhérente utilisatrice n'intervient en aucune façon dans les modalités de recrutement du personnel mis à sa disposition et ne dispose d'aucun pouvoir disciplinaire sur ce personnel.

Dans le cadre de notre politique de RGPD (Règlement UE 2016/679), la structure adhérente s'engage à utiliser les CV et informations personnelles des candidats présentés uniquement aux fins du recrutement ou de la mise à disposition pour lesquels cette convention est signée.

Les parties reconnaissent que ce dispositif de mise à disposition implique entre elles une relation triangulaire entre le Groupement, le salarié et la structure utilisatrice, qui impose que soient fixées les dispositions ci-après afin que l'exécution de la prestation de travail soit réalisée dans le respect des droits et obligations de chacun.

Article 2 – Cotisation annuelle et acompte en compte courant

Au-delà du droit d'entrée auquel la structure utilisatrice est soumise au moment de son adhésion au Groupement en application du Règlement Intérieur de ce Groupement, elle doit s'acquitter, au plus tard dans les 30 jours suivants de son adhésion. La cotisation annuelle s'élève à 120€ d'adhésion par salarié (50% de réduction pour les structures de moins de 5 salariés). La cotisation annuelle est demandée à l'entrée de la structure adhérente au sein du groupement et le mois de Janvier de chaque année.

Il est également demandé à la structure utilisatrice un acompte de 3 mois de salaires qui sont à transmettre au groupement d'employeurs dès le premier jour de mise à disposition du salarié. Cet acompte ne dégage pas la structure adhérente du paiement mensuel demandé par le groupement.

La cotisation est déterminée en application de l'article 3 du règlement intérieur du Groupement par délibération de son Conseil d'administration.

Le montant de cette cotisation peut être révisé chaque année notamment en fonction de l'équilibre financier du Groupement. Cette révision donne lieu à une décision des instances de gouvernance du Groupement, qui s'impose aux structures adhérentes.

De plus, la structure utilisatrice doit s'acquitter au plus tard le premier jour du mois précédent l'utilisation du personnel mis à disposition, d'une avance en compte courant conformément à la convention de compte courant adhérent qui sera établie à l'effet des présentes et tel que prévue au Règlement intérieur du Groupement.

Article 3 – Objet, Durée de la convention – Résiliation, de la mise à disposition

La structure utilisatrice entend faire appel à du personnel salarié du Groupement dans le cadre d'une mise à disposition, à raison d'un volume d'heures égale à :

- 151,67 Heures par mois
- Les compétences et missions sont précisées dans la fiche de missions.



La structure utilisatrice ou le Groupement peuvent être amenés à résilier la présente convention, pour quelque raison que ce soit. La cessation de mise à disposition est immédiate. Toutefois si la **structure utilisatrice** est à l'initiative de l'arrêt de la convention, les sommes dues devront être honorées jusqu'à la fin du contrat.

La mise en information des différentes parties s'effectue par lettre recommandée avec accusé réception et respecte un préavis de 2 mois, à l'issue duquel la résiliation est effective.

L'acompte en compte courant est restituée au plus tard 2 mois après le règlement complet des prestations accomplies.

Article 4 - Modalités de la mise à disposition

Lors de la mise à disposition, il est conclu entre le Groupement et la structure utilisatrice une lettre de mission venant s'ajouter à la présente convention et précisant les modalités d'exécution de la prestation de travail demandée au personnel mis à disposition, à savoir :

- Les fonctions ou missions à assumer
- Le planning d'intervention du salarié mis à disposition
- Le lieu de travail
- Le temps et l'aménagement des horaires de travail
- Le prix de la prestation de travail du salarié mis à disposition, défini par heure OU : par jour d'intervention OU : par mois.
- En cas de contrat d'apprentissage :

le temps de formation fait parti des horaires de travail. La journée ne peut excéder 8h00 de travail par jour pour un apprenti.

Les absences injustifiées en formation et en structure utilisatrices sont déduites du salaire.

Consécutivement, le Groupement adresse au salarié une lettre de mise à disposition correspondant aux modalités ainsi précisées entre le Groupement et la structure utilisatrice.

Les changements de planning d'intervention et la prise de congés payés par le personnel mis à disposition ne peut avoir lieu qu'en accord avec le Groupement auquel il appartient de coordonner les différentes interventions de son personnel auprès de ses adhérents, ceci au regard de ses propres contraintes de gestion et des impératifs liés à l'activité les structures utilisatrices.

Article 5 – Début de mission - Rapport mensuel d'activité – Bilan/Evaluation annuel

Durant le premier mois (40 jours en cas de contrat d'apprentissage) de mise à disposition (ou dans un délai de 25 jours), la structure utilisatrice est tenue de transmettre au Groupement un bilan de début de mission accomplie par le personnel mis à disposition, ceci selon le formulaire qui lui est adressé par le Groupement.

Si la structure utilisatrice souhaite un arrêt de la mise à disposition du personnel durant la période de « début de mission », elle devra en informer par courrier recommandé AR le groupement d'employeurs dans les délais indiqués ci dessus.

Le dernier jour travaillé du mois en cours, la structure utilisatrice remplit un rapport mensuel d'activité pour chaque personne mis à disposition, selon le modèle transmis par le Groupement ; ce rapport précise les heures accomplies par le salarié mis à disposition et indique la lettre de mission de référence déterminant les modalités de la mise à disposition convenu pour le salarié concerné (tel que prévu à l'article 4 de la présente convention).

De même, en cas de faits notables susceptibles d'engendrer une interruption ou une remise en cause du principe de la mise à disposition ou de ses modalités, à court ou moyen terme, et ayant trait au déroulement de la mission du Groupement, la structure utilisatrice est tenue de le signaler dans ce rapport mensuel d'activité, afin que le Groupement soit en mesure de prendre les mesures adéquates.



La facturation mensuelle de la structure utilisatrice est effectuée sur la base des heures transmises via l'application « formecontact.fr »

Par ailleurs, en fin d'année, un Bilan/Evaluation des prestations de travail accomplies par chaque salarié mis à disposition doit être établi par la structure utilisatrice selon le formulaire transmis par le Groupement. C'est à l'appui de ce bilan (qui correspond à une évaluation de la prestation accomplie mais aucunement à une appréciation de la personne du salarié mis à disposition) que le Groupement est susceptible d'engager toute action RH nécessaire à l'égard de son personnel salarié mis à disposition (formation, évolution, changement de mission, sanction, etc).

Article 6 - Coût de la prestation - Facturation

Les charges ci-dessous sont facturées à la structure utilisatrice

Le salaire brut

Les charges sociales et fiscales

La médecine du travail

La mutuelle

Les frais liés à l'édition de la fiche de paie (30€)

Les éventuels frais de déplacement

Les congés payés si non pris.

La prévoyance

Et plus généralement toutes les charges incombant à l'employeur,

Des évolutions de ces forfaits peuvent intervenir notamment en cas d'évolution des grilles de salaires applicables au personnel mis à disposition, en sachant que le Groupement relève de la Convention Collective Nationale du sport.

Dans le cas où le salarié viendrait à travailler au-delà de ce qui était initialement convenu ci-dessus (hors apprentissage), la structure utilisatrice sera redevable d'un coût supplémentaire qui doit être calculé en fonction du coût qu'engendre la prestation de travail complémentaire (tel que le paiement des heures supplémentaires ou complémentaires auxquelles s'ajoutent les taux de majoration et les repos compensateurs afférents), ainsi que les frais sus-indiqués ci-dessus.

La structure utilisatrice doit s'acquitter du prix de cette prestation à réception de la facture adressée en fin de mois par le Groupement.

En cas de non règlement de la facture dans le délai prévu la somme est prélevée sur l'avance en compte courant de la structure utilisatrice.

Le premier salaire est prélevé sur l'acompte en compte courant afin de ne pas pénaliser le salarié. La facture émise du premier salaire devra être réglée.

Les mêmes règles s'appliqueront en cas de dépassements éventuels d'heures accomplies par le salarié à la demande de la structure utilisatrice.

Dans le cas où le Groupement viendrait à rompre le contrat de travail d'un salarié mis à disposition, pour des raisons liées aux modalités d'exécution de ses missions dans le cadre d'une ou de ses mises à disposition, le coût financier engendré par cette rupture donnera lieu à une répartition entre les structures utilisatrices qui étaient bénéficiaires des prestations de travail du personnel concerné.



Article 7 – Prestations RH du Groupement

Le Groupement peut proposer à ses membres adhérents une aide et un conseil en matière d'emploi ou de gestion des ressources humaines.

Ainsi, notamment préalablement à une première mise à disposition, le Groupement peut être appelé à assister la structure adhérente dans la définition de ses besoins en personnel et en compétences ; cette activité est alors distincte de la seule gestion de la mise à disposition.

Cette activité d'aide ou de conseil en matière d'emploi ou de gestion des ressources humaines peut également être exclusive de toute mise à disposition.

Dans les deux cas, le Groupement détermine, par accord séparé de la présente convention, avec la structure adhérente les contours de son intervention ainsi que son coût, les bénéfices réalisés dans le cadre de cette activité étant réaffectés par la suite à l'objet social du Groupement.

Toute demande complémentaire fait l'objet d'une majoration de facturation (ex : déclaration accident de travail)

Article 8 - Responsabilités de la structure en matière de réglementation du travail

La structure utilisatrice est responsable des modalités d'exécution du travail. Cela implique qu'elle doit veiller au respect de la réglementation qui lui est applicable en matière de durée et d'aménagement du travail, d'hygiène et de sécurité, de travail de nuit, de repos hebdomadaire et de jours fériés, et de travail des femmes, enfants et jeunes travailleurs.

De plus, elle doit veiller au respect du principe d'égalité de traitement en matière de rémunération, accessoire de salaire et avantage entre ses propres salariés et le personnel salarié du Groupement mis à disposition, dont les qualifications professionnelles sont équivalentes et occupant les mêmes fonctions.

La structure utilisatrice est tenue d'inscrire au registre du personnel le ou les salariés mis à sa disposition, avec la mention « mis à disposition par un groupement d'employeurs » et l'indication de la dénomination et de l'adresse de ce dernier ou ces derniers. Elle doit également prendre en compte dans son effectif le personnel mis à sa disposition dans les conditions de l'article L.1111-2 du Code du travail, sauf pour les accidents et maladies professionnelles en application de l'article R.1111-1 du Code du travail.



Enfin, à défaut d'accord en vigueur au sein du Groupement, le personnel mis à disposition doit pouvoir bénéficier, comme les propres salariés de la structure utilisatrice, des systèmes d'épargne salariale en vigueur au sein de cette dernière, ceci en application du Code du travail, au prorata du temps de mise à disposition et selon les conditions d'ancienneté requises. Les salariés mis à disposition doivent bénéficier des mêmes moyens de sécurité et protection individuelle (tels que vêtements de sécurité, etc ...) ainsi que des mêmes avantages en matière de moyens collectifs de transports et d'installations collectives telles que la restauration.

Article 9 – Accident du travail – Maladie professionnelle - Absences

Pour la définition de l'accident du travail, sont retenus comme lieux de travail tant les lieux où s'exécutent les mises à disposition que le siège du groupement. Le salarié victime de l'accident doit en informer l'utilisateur immédiatement.

L'adhérent utilisateur doit déclarer l'accident au groupement d'employeurs dès qu'il en a connaissance. A charge du groupement d'employeurs de faire toutes les démarches administratives nécessaires dans les délais règlementaires.

Article 10 – Responsabilité en cas de dommage causé par le salarié

Dans la mesure où le personnel mis à disposition se trouve sous la direction et le contrôle quotidiens et matériels de la structure utilisatrice, celle-ci est susceptible d'être responsable, sur le plan civil, des actes, omissions ou négligences du personnel mis à disposition ayant causé un préjudice, soit à son égard en tant que personne morale, soit à l'égard de son propre personnel, ceci au cours de l'accomplissement des missions des salariés mis à disposition.

A ce titre, la structure utilisatrice ne pourra se retourner contre le Groupement pour envisager la mise en cause de sa responsabilité ou obtenir une quelconque réparation qu'en cas de circonstances ou faits qui pourraient lui être directement imputables.

Fait à Estrées ST Denis Le,

En deux exemplaires.

Signatures précédées de la mention manuscrite « Lu et approuvé » :

Pour le Groupement,

Mme SIEMBIDA Floriane

Pour la Société utilisatrice,

M

DEL 15-04-2024/13 VALIDATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA REALISATION DE LA PREMIERE PHASE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Rapport de présentation de l'affaire

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val-d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV, aéroport Paris-Charles-de-Gaulle terminal 2.

Consistant en un maillage du réseau ferroviaire, avec un barreau en tracé neuf de quelques kilomètres (environ 6,5 km) et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent (dits « aménagements connexes »), le projet est constitué de plusieurs opérations, réparties selon deux phases de réalisation :

Phase 1

La phase 1, dont les travaux sont l'objet de la Convention de financement, comporte :

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, comprenant notamment l'adaptation de la signalisation de la ligne, la création d'un poste de sectionnement électrique ainsi que l'électrification de trois voies de remisage en gare d'Amiens ;
- La création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV ainsi que des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la création de nouveaux quais ainsi que d'une passerelle et des circulations verticales permettant d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville ;
- La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;
- Les adaptations de la signalisation existante nécessaires à l'intégration du projet dans le réseau adjacent, comprenant le renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ainsi que des adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille.

Phase 2 (dépenses à définir non comprises dans la convention) :

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera pleinement opérationnel à la mise en service de la première phase. Une seconde phase, comprenant des investissements complémentaires d'ampleur limitée visant à répondre à l'évolution des trafics et dont les travaux ne sont pas couverts par la Convention de financement, sera mise en œuvre à un horizon ultérieur à définir, lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera.

- *La création d'un doublet de voies via le prolongement des voies nouvelles entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses ;*
- *La création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux.*

Les éléments contenus dans la Convention de Financement et ses Annexes reposent sur des hypothèses issues :

- Des études de niveau avant-projet détaillé conduites entre 2020 et 2022, dont les résultats ont été validés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau, dans sa séance du 4 avril 2022 ;
- Des premiers éléments issus des études de niveau projet lancés en mai 2022, tels qu'ils étaient disponibles à la date d'établissement de cette Convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions

<i>Appels de fonds prévisionnels (en € courants) pour la CCLVD</i>	2024	2025	2026	2027	Total		Avances	Régul. Avances*	Total yc Avances
<i>Pour le financement de la Phase 1 des travaux</i>	57 737	86 606	86 606	57 737	288 687		0	36 026	324 713
TOTAL CCLVD									
<i>Appels de fonds annuels</i>	57 737	98615	98615	69746					324 713
<i>(Pour le financement de la Phase 1 des travaux + régularisation des avances)</i>									

* En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Pour rappel cette somme est en reste à réaliser à hauteur de 324 000 € au niveau du budget principal.

Concernant les hypothèses de desserte, l'offre de transport à la mise en service de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera définie par la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre des procédures usuelles de commandes des sillons, qui se dérouleront entre octobre 2024 et avril 2025.

Le protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, signé en mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités de l'Oise et de la Somme et SNCF Réseau, a constitué une première étape vers l'établissement de l'offre définitive.

En particulier, ce protocole retient les hypothèses suivantes pour la mise en place d'un double service TGV et TER adapté aux besoins de déplacements à courte et longue distances :

- TER Compiègne-Roissy (17 allers-retours)
Un aller-retour par heure avec une desserte des gares de Compiègne, Pont-Ste-Maxence, Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV
- TER Creil-Roissy (9 allers-retours, dont 3 prolongés jusqu'à Amiens)
Un deuxième aller-retour aux heures de pointe (créneaux 6h-9h, 12h-15h et 17h-20h) avec une desserte des gares de Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy-CDG 2 TGV
- Desserte mixte TGV-TER Amiens-Roissy (2 TAGV + 3 TER)

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Deux allers-retours TGV quotidiens (Amiens-Strasbourg et Amiens-Marseille) avec une desserte des gares d'Amiens, Creil, Roissy CDG 2 TGV, puis des arrêts TGV vers Strasbourg ou vers Marseille
Trois allers-retours TER prolongés (Creil-Roissy) avec une desserte des gares d'Amiens, Creil, Clermont, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV et mise à l'étude de la desserte de Clermont

Ces hypothèses ont constitué la desserte-cible, notamment pour l'établissement du bilan socio-économique présenté à l'enquête d'utilité publique, et devaient faire l'objet d'approfondissements ultérieurs pour la définition de l'offre définitive.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet indique une livraison de la nouvelle infrastructure et une mise en service du barreau de raccordement ferroviaire à l'horizon d'août 2026.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- Valider le projet de convention de co-financement de la première phase du projet Roissy-Picardie,
- Valider un engagement financier de la Communauté de Communes plafonné à 324 713 €,
- Charger Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération,
- Autoriser Monsieur le Président à signer tout document afférent.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président indique qu'après de nombreuses réunions avec tous les acteurs concernés par le projet, une clé de répartition financière et un échéancier ont été actés. Le montant plafond qui sera versé par la CCLVD est de 314 723 € avec un échéancier de versement de 2024 à 2027. S'il y a dépassement de ce montant, l'Etat prendra en charge les surcoûts. Le Président rappelle que cette somme est prévue en Restes A Réaliser.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité** :

- ✓ Valide le projet de convention de co-financement de la première phase du projet Roissy-Picardie,
- ✓ Valide un engagement financier de la Communauté de Communes plafonné à 324 713 €,
- ✓ Charge Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération,
- ✓ Autorise Monsieur le Président à signer tout document afférent.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

CONDITIONS GENERALES
(FINANCEURS PUBLICS)

SOMMAIRE

Article 1. Documents contractuels	7
Article 2. Définition	7
Article 3. Objet des Conditions Générales	9
Article 4. Engagement du Projet	9
Article 5. Maîtrise d’ouvrage / Maîtrise d’ouvrage unique / Maîtrise d’ouvrage mandatée	9
Article 6. Suivi de l’exécution du Projet	10
6.1 Suivi du Projet	10
6.2 Comité de Pilotage	10
6.3 Comité Technique et Financier	12
Article 7. Financement du Projet.....	13
7.1 Définition du Coût Estimatif Initial	13
7.2 Conditions économiques de référence.....	14
7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....	14
7.4 Plan de financement.....	15
7.5 Caducité des engagements financiers.....	15
Article 8. Frais de maîtrise d’ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.....	16
Article 9. Financements européens.....	16
9.1 Demande de financements européens	16
9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement	17
9.3 Réduction du financement européen	17
9.4 Gestion de la subvention	17
9.5 Frais	18
Article 10. Gestion des écarts	18
10.1 Définition des coûts de référence	18
10.2 Répartition des économies de coûts	19

10.3 Répartition des coûts supplémentaires	19
10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation	20
10.5 Refus de modification du Plan de financement	21
Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif	22
11.1 Principes.....	22
11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation	22
11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial	23
11.4 Plafond global des pénalités	23
11.5 Circonstances exonératoires	23
11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet	25
Article 12. Appel de fonds.....	26
12.1 Appels de fonds et solde.....	26
12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds.....	27
12.3 Délai de paiement.....	27
12.4 Modalités de paiement	27
Article 13. Fiscalité.....	27
Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde	28
Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics	28
Article 16. Bilan	29
Article 17. Entrée en vigueur et durée	29
17.1 Entrée en vigueur	29
17.2 Expiration de la Convention de Financement	29
Article 18. Résiliation	30
18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution	30
18.2 Résiliation pour faute.....	30
18.3 Procédure.....	30
Article 19. Modifications	31
Article 20. Cession / Fusion	31

Article 21. Propriété intellectuelle	31
Article 22. Communication	32
Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité	33
23.1 Informations Confidentielles	33
23.2 Confidentialité	34
Article 24. Notifications – Élection de domicile	34
24.1 Notifications	34
24.2 Élection de domicile	35
Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable	35
25.1 Procédure amiable	35
25.2 Procédure de conciliation	35
25.3 Procédure contentieuse.....	36
25.4 Interprétation des documents contractuels.....	36
25.5 Droit applicable.....	37

Préambule

En application des dispositions légales et réglementaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national et ses installations de service.

L'article L.2111-9 précise notamment que « *la société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale [...] le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;* »

Compte tenu de la contribution du réseau ferré national au développement économique et social du pays et à son aménagement, l'Etat, les collectivités publiques et leurs délégataires sont autorisés à contribuer à son financement dans le respect des règles prévues par le Code des transports et le Code général des collectivités locales.

Pour permettre la réalisation de projets d'investissements sur le réseau ferré, SNCF Réseau conclut des conventions de financement avec :

- L'État,

Et/ou

- Une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s) ou privés chargés de missions de service public

Ces conventions traduisent la volonté des parties d'établir des relations transparentes et équilibrées pour réaliser leurs projets au meilleur coût et dans le respect des délais et des programmes.

Dans ce cadre, la présente convention établit les quatre principes du financement des projets à réaliser sur le réseau ferré national :

- La totalité des coûts générés par les projets co-financés est prise en charge par les financeurs.
- Quel que soit le financement apporté par SNCF Réseau, le coût du projet inclut les charges de maîtrise d'ouvrage et de fonctions supports de SNCF Réseau, il comprend une provision pour risques qui est fixée conformément aux normes usuelles de la profession en fonction de la complexité, de la durée et de la nature du projet.
- SNCF Réseau n'est susceptible d'être mis en responsabilité que pour des fautes prouvées dans l'exercice de sa maîtrise d'ouvrage.
- Les financeurs publics bénéficient d'une information fiable et régulière sur l'avancement du projet et d'un droit d'accès ponctuel aux données économiques et techniques des projets qu'ils financent.

Chaque Convention de Financement définit les conditions de financement, les objectifs du Projet, les conditions d'exécution des études et/ou des travaux nécessaires à la réalisation des opérations de développement et d'aménagement du réseau ferré national et de ses installations de service dans le respect de la maîtrise des coûts et des délais de réalisation.

Les signataires de la présente Convention ont consenti à l'adoption de ce modèle conventionnel, proposé par SNCF Réseau, eu égard au caractère exceptionnel du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, à la priorité absolue qui s'attache à sa réalisation pour les collectivités territoriales de la région Hauts-de-France, et au fait qu'il s'agit d'un projet dit de développement dont le financement est encadré par l'article L. 2111-10-1 du code des transports.

Les collectivités territoriales soulignent que l'adoption de la présente Convention ne pourra en aucun cas leur être opposée lors des discussions à venir pour l'établissement des conventions de financement d'autres opérations ferroviaires, et notamment celles inscrites au contrat de plan Etat-Région.

Article 1. Documents contractuels

Chaque Convention de Financement comprend :

D'une part, les présentes **Conditions Générales**, qui fixent les principes juridiques relatifs au financement par des Financeurs Publics et aux conditions de réalisation des études et/ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage.

D'autre part, une à sept annexes qui précisent les conditions spécifiques à chaque projet :

- **L'Annexe [1] « Conditions Particulières »**, qui définit les hypothèses structurantes du projet, à savoir les objectifs, les fonctionnalités et la description technique précise du programme d'opération, les conditions de réalisation telles qu'elles sont connues à date, ainsi que le Plan de financement et les délais de la Phase ou des Phases du Projet à réaliser ;
- **L'Annexe [2] « Coûts »**, qui définit les modalités de calcul et d'évolution des coûts estimés du Projet, tel que défini dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». Cette Annexe comprend également une décomposition précise des coûts par poste de dépenses détaillant notamment les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'études/travaux avec une décomposition précise des coûts correspondants et de la provision pour risques (identifiés et non identifiés) associée par élément technique ou mutualisée ;
- **L'Annexe [3] « Délais prévisionnels »** qui décrit les éléments prévisionnels de calendrier et de phasage du Projet ;
- **L'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds »** qui détaille les prévisions d'appels de fonds en application de l'article 12.2 des présentes Conditions Générales. Il comprend également le modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées pour chaque co-financeur, le modèle de demande de versement et le modèle de bilan financier et de décompte général définitif (DGD) pour le solde de l'opération.

Les Conventions de Financement portant sur la réalisation de travaux décidés au terme d'études préalables comprendront également :

- Une **Annexe [5]** listant les études et/ou documents d'avant-projet/projet établis par SNCF Réseau en vue de la réalisation desdits travaux ;
- Une **Annexe [6]** comprenant un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication ;
- Une **Annexe [7]** « Engagement individuel de confidentialité (EIC) ».

Article 2. Définition

« **Financeur(s) Public(s)** » désigne(nt) individuellement ou ensemble, l'État, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s) ou privés chargés de missions de service public, ainsi que les délégataires de ces entités.

Ensemble, SNCF Réseau et les Financeurs Publics sont désignés dans la Convention de Financement individuellement en tant que « **Partie** » et ensemble en tant que les « **Parties** ».

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de la Phase ou des Phases du Projet objet de la Convention de Financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à la réalisation du Projet ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Coût Estimatif Initial** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) à la signature de la Convention de financement.

« **Coût Estimatif à Terminaison** » désigne pour chaque phase du Projet objet de la Convention de Financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants), dont l'évolution est suivie tout au long de la réalisation du Projet à partir du Coût Estimatif Initial.

« **Coût Final** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre de la Convention de Financement afin de réaliser le Projet. Le Coût Final est exprimé en euros courants.

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

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

« **Infrastructure(s)** » désigne les biens et installations mobiliers et immobiliers appartenant à SNCF Réseau, relevant du réseau ferré national et/ou de ses installations de service, dont SNCF Réseau est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

« **Projet** » signifie un ensemble d'études et de travaux qui, en considération de leur objet, des procédés techniques utilisés ou de leur financement ne peuvent être dissociés et que le maître d'ouvrage a décidé d'exécuter dans une même période de temps et sur une zone géographique donnée. Un Projet répond à un programme fonctionnel, à savoir un ensemble fonctionnel dont la mise en service ne nécessite pas d'adjonction. Celui-ci décrit les objectifs du Projet, les fonctionnalités et les niveaux de performance attendus et en précise les principales caractéristiques en rapport avec ces objectifs.

« **Phase** » signifie étape du cycle de vie d'un Projet définie par un programme ou un programme et des études complémentaires, un délai et un coût en euros constants et en euros courants, et s'inscrivant dans les conditions contractuelles du Projet.

« **Plan de financement** » désigne la répartition par « Partie » ou par Financeur Public de la prise en charge du Besoin de Financement. Cette répartition s'exprime en pourcentage et en euros courants. En cas de divergence entre les pourcentages et les euros courants, les euros courants prévaudront.

« **Provision pour risques** » désigne la réserve financière constituée pour couvrir les risques identifiés ou non identifiés et imprévus.

Article 3. Objet des Conditions Générales

Les présentes Conditions Générales ont pour objet de détailler le cadre juridique et financier régissant la réalisation et le financement des études et/ ou des travaux dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage concernant les Infrastructures, telles que définies à l'article 2 ci-avant.

Article 4. Engagement du Projet

Les conditions spécifiques d'engagement propres à chacun des Projets financés dans le cadre d'une Convention de Financement sont définies dans les Annexes aux présentes Conditions Générales.

L'engagement de réalisation des différentes phases du Projet se fait dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties.

Dans l'hypothèse de la conclusion d'une même convention de financement ayant pour objet plusieurs phases, les Parties conviennent qu'un ou des point(s) d'arrêt sera(ont) fixé(s) avant l'engagement de la phase suivante, afin de vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation, notamment financières, de la Phase à venir. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

Article 5. Maîtrise d'ouvrage / Maîtrise d'ouvrage unique / Maîtrise d'ouvrage mandatée

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

Lorsque la Convention de Financement a pour objet des études et/ou des travaux relatifs à des biens et installations relevant de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » précise, conformément à l'article L. 2422-12 du code de la commande publique, les prestations, les conditions d'exercice et la répartition de la maîtrise d'ouvrage du Projet entre les différentes Parties.

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

Article 6. Suivi de l'exécution du Projet

6.1 Suivi du Projet

L'exécution de la Convention de Financement nécessite un dialogue de gestion permanent entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier du Projet.

En particulier, SNCF Réseau s'engage à :

- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics de l'avancement technique du Projet (calendrier, atteinte des objectifs, difficultés rencontrées, proposition d'évolution du Programme fonctionnel le cas échéant...);
- rendre compte régulièrement et systématiquement aux Financeurs Publics des évolutions et risques d'évolutions éventuels du Coût Estimatif à Terminaison du Projet, et leurs causes en tenant compte notamment de l'évaluation à date des risques ;
- alerter le plus tôt possible les Financeurs Publics de tout risque de dépassement du Coût Estimatif Initial et à Terminaison du Projet ou du délai prévisionnel de réalisation du Projet.

Il est donc institué entre les Parties, à compter du jour de l'entrée en vigueur de la Convention de Financement, un Comité de Pilotage qui aura pour vocation d'être le lieu de concertation et d'échange entre les Parties.

À défaut de précisions au sein de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », les stipulations des articles 6.2 et 6.3 ci-dessous s'appliquent.

6.2 Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé des représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics désignés selon les modalités précisées dans le cadre de l'Annexe [1] « Conditions Particulières » joint aux présentes Conditions Générales.

Ce Comité de Pilotage a pour objet :

- De veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention de Financement ;
- De partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par SNCF Réseau. Dans le cas d'un Projet comportant plusieurs phases, les Parties conviennent notamment qu'en cours ou à l'issue de chaque phase et si l'Annexe [1] « Conditions Particulières » le prévoient, avant le lancement de la suivante, le Comité de Pilotage devra être réuni pour établir un point sur l'avancement matériel du Projet, notamment sur la tenue des délais, ainsi que sur la mise à jour du suivi financier du Projet, impliquant une actualisation des conditions financières du Projet, ainsi que de l'évaluation des risques ;

- S'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau veille à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du projet.
- De déterminer jusqu'à quel point les délais de réalisation des études sont conformes aux engagements pris et/ou pour les travaux sont conformes aux études ;
- De déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;
- De s'accorder sur des orientations du Projet et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau ou tout financeur juge utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constate un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant.
- D'approuver toute modification de programme demandée par un Financeur Public ou un tiers après analyse de sa faisabilité et de son impact ;

Le Comité de Pilotage se réunit au minimum une fois par an afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, etc.) ou à la demande de l'un des Financeurs Publics ou de SNCF Réseau. L'Annexe [1] « Conditions Particulières » pourra venir préciser le rythme des réunions du Comité de Pilotage afin de l'adapter à la nature et à l'importance du Projet.

SNCF Réseau fournit au Comité de Pilotage, dans des délais raisonnables de minimum d'une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet de la Convention de Financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la Provision pour Risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité de Pilotage.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau ou d'un Financeur Public, le Comité de Pilotage peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en question les termes de la Convention de Financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit conclu entre les parties.

Dans le cas où les Parties n'arrivent pas à trouver un accord lors du Comité de Pilotage sur les conditions de poursuite du Projet, elles mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce différend à l'amiable dans les conditions prévues à l'article 25 de la présente Convention de Financement.

En cas de désaccord des Parties, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité au 10.3), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au Comité de Pilotage.

6.3 Comité Technique et Financier

Le Comité Technique et Financier est composé des représentants techniques des Financeurs Publics et de SNCF Réseau désignés selon les modalités précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » jointe aux présentes Conditions Générales.

Le Comité Technique et Financier du Projet se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin. En cas de dérogations nécessaires en raison de la nature et de la durée limitée du Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » définit le nombre de réunions du Comité Technique et Financier qui doit être mis en place dès le début du Projet et se réunir au moins une fois avant la fin des études et/ou travaux considérés.

SNCF Réseau fournit en amont les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final prévisionnel actualisé

Ce Comité Technique et Financier a notamment pour objet :

- Le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues entre les Parties ;
- D'instruire et de préparer les décisions à prendre en Comité de Pilotage ;
- Le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- Le suivi de l'évolution du Coût Estimatif à Terminaison ;
- Le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;

- Le partage sur la situation à date du projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la Provision pour risques, et son impact sur le Coût Estimatif à Terminaison du Projet, en vue d'alerter le Comité de Pilotage sur tout risque de dépassement ;
- Le partage – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;
- Le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Ces missions et sa composition pourront être précisées et complétées par les Parties dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » fixe la présidence du Comité Technique et Financier. Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau assure l'organisation et le secrétariat dudit comité.

Sauf dispositions contraires dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par SNCF Réseau et adressé dans un délai d'un mois à chacun des Financeurs Publics, qui disposeront d'un [1] mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les Financeurs Publics à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le Comité de Pilotage ci-avant.

Article 7. Financement du Projet

7.1 Définition du Coût Estimatif Initial

Figure dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », pour chaque phase du Projet, le coût prévisionnel de toutes les dépenses nécessaires aux études et/ ou aux travaux de la Phase financée aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- Quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre ;
- Les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support, que ce soit les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou les frais de maîtrise d'ouvrage mandatée notamment pour les missions suivantes :
 - Organisation du Projet,
 - Direction et supervision de la maîtrise d'œuvre,
 - Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,

- Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
- Gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
- Gestion administrative,
- Actions en justice,
- Gestion comptable et des règlements,
- Gestion des relations avec les financeurs,
- Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
- Evaluations économiques et socio-économique,
- Réalisation de reporting,
- Clôture de projet,
- La Provision pour risques et aléas allouée pour chacun des éléments de coût

Ces coûts sont listés et définis dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et dans l'Annexe [2] « Coûts » en prenant en compte la spécificité du Projet financé et la bonne information du ou des Financier(s) Public(s). L'ensemble des coûts identifiés par SNCF Réseau et approuvé par les Parties préalablement à l'engagement du Projet ou de chaque phase du Projet constitue le « Coût Estimatif Initial ».

7.2 Conditions économiques de référence

Le Coût Estimatif Initial ou à Terminaison de la Phase ou des phases du Projet, objet de la Convention de Financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « Conditions Économiques de Référence ».

Les Conditions Économiques de Référence sont définies dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

7.3 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de la Phase ou des phases du Projet financé dans le cadre de la Convention de Financement et exprimé en euros courants et est précisé dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » devra définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation du Projet dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

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

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

7.4 Plan de financement

Le Plan de financement est décomposé par phase du Projet.

Dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », le Plan de financement est établi sous la forme d'un tableau définissant, pour chaque Phase du Projet, l'engagement financier de chaque Financier Public exprimé :

- En pourcentage du Besoin de financement,
- En euros courants.

Dans l'hypothèse d'une même convention ayant pour objet plusieurs Phases d'un Projet, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut prévoir que les financements d'une Phase d'un Projet non dépensés à l'issue de cette Phase pourront être utilisés par les Parties pour la Phase immédiatement suivante du Projet.

Le Plan de financement convenu entre les Parties dans le cadre des Annexes aux présentes Conditions Générales doit à tout moment couvrir l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté régulièrement par les Parties afin de couvrir à tout moment l'intégralité du Besoin de financement d'une phase du Projet ou de plusieurs phases du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Phases.

En tout état de cause, le Comité de Pilotage est saisi au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des cofinanceurs également.

7.5 Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières », qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement, SNCF Réseau n'a pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée soit de son report.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du Projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires listées à l'article 12.4 de la présente Convention de Financement.

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

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

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 « Modification » des présentes Conditions Générales.

Article 8. Frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau

Le Besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support de SNCF Réseau.

Les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support calculés par SNCF Réseau sont estimés en fonction de la nature du Projet. Cette estimation est intégrée dans le Besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses du Projet, les frais de maîtrise d'ouvrage et de fonctions support font l'objet d'un suivi par les Parties dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier visés à l'article 6 des présentes Conditions Générales.

En cas de réalisation de la phase du Projet pour un coût inférieur à 95% du Coût Estimatif Initial, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé à SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre de la Convention de Financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le Comité de Pilotage et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Les cas de pénalités imputables à SNCF Réseau sur les frais de maîtrise d'ouvrage sont traités à l'article 11.

Article 9. Financements européens

9.1 Demande de financements européens

Si le Projet ou une ou plusieurs phases du Projet financé(es) au titre de la Convention de Financement est éligible à un financement européen et dans l'hypothèse où un financement européen serait envisagé par les Parties, SNCF Réseau constitue et dépose, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Le(s) Financier(s) Public(s) s'engage(nt) à lui fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou des phases du Projet, SNCF Réseau dépose la demande de financement européen le plus tôt possible afin d'obtenir de la (des) autorité(s) compétente(s) un avis de principe permettant aux Parties de se positionner sur la poursuite du Projet ou de la phase du Projet concernée.

En cas de refus de la demande de financement ou si le montant du financement accordé est inférieur au montant demandé, SNCF Réseau ne supporte aucune responsabilité vis-à-vis des autres Parties.

9.2 Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, le Besoin de financement du Projet ou de chaque phase du Projet doit à tout moment être intégralement couvert par le(s) Financeur(s) Public(s).

Dès que la subvention européenne est notifiée à SNCF Réseau, elle est déduite du Plan de financement du projet. Le calendrier des appels de fond de(s) Financeur(s) Public(s) est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau.

Compte tenu du caractère incertain du versement des subventions européennes attendues et en cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Financeur(s) Public(s) s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet ou des Phases du Projet. Ces contributions feront l'objet d'un appel de fond complémentaire.

9.3 Réduction du financement européen

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

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

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de réduire le montant de la subvention versée au titre du Projet, dont le fait générateur n'est pas une carence de SNCF Réseau au titre de l'article 9.4 ci-après, le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à maintenir tout au long de le Convention de Financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

9.4 Gestion de la subvention

SNCF Réseau assure la gestion administrative du financement européen obtenu.

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

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne.

SNCF Réseau s'engage également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au Projet.

SNCF Réseau fournit au plus tôt, après notification, au(x) Financeur(s) public(s) un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont il est bénéficiaire.

9.5 Frais

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

Ces frais sont intégrés dans les frais de maîtrise d'ouvrage à l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et sont susceptibles d'évoluer.

Article 10. Gestion des écarts

10.1 Définition des coûts de référence

Les Coûts Estimatifs Initiaux pris en compte au titre du présent article relatif à la Gestion des Ecart sont les suivants :

- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement d'études, le coût de référence sera le Coût Estimatif Initial des études établi par SNCF Réseau et indiqué dans la Convention de Financement.
- Dans les Conventions de Financement ayant pour objet le financement de travaux :
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial fixé dans les études d'avant-projet (le « coût AVP »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût AVP » exprimé en euros constants ;
 - Si la Convention de Financement est bâtie sur le Coût Estimatif Initial résultant des études de Projet (le « coût PRO »), le coût de référence pour la mise en œuvre du présent article est le « coût PRO » exprimé en euros constants.

10.2 Répartition des économies de coûts

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Si, à programme constant, le Coût Final de la phase ou des phases du Projet calculé par SNCF Réseau à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est supérieur au Coût Estimatif Initial, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, de la phase ou des phases du Projet et que parallèlement le Besoin de financement définitif est inférieur au Besoin de financement initial, l'économie de Besoin de financement complémentaire à apporter est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

Le cas échéant, SNCF Réseau procède au reversement du trop-perçu dans les conditions précisées à l'article 12.1 des présentes Conditions Générales.

10.3 Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution de la Convention de Financement et quelle qu'en soit la cause, le(s) Financier(s) Public(s) en est(sont) informé(s) par SNCF Réseau dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'article 6.

En conséquence, SNCF Réseau adressera au(x) Financier(s) Public(s) et au Comité de pilotage, une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement de la phase du Projet ou du Projet.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau aux Financier(s) Public(s) et au Comité de pilotage dans les meilleurs délais dès qu'elle aura eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et lorsque cela est possible au minimum six (6) mois avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau considère que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du Coût Estimatif Initial sera examiné en comités techniques et financier, puis en Comités de pilotage sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau et le cas échéant des analyses complémentaires.

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

Le(s) Financeur(s) Public(s) et/ou le Comité de pilotage dispose(nt) d'un délai de 2 mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii) pour faire part de sa (leur) décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par le(s) Financeur(s) Public(s) de sa (leur) décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraîne l'application des dispositions de l'article 10.5 des présentes Conditions Générales.

En tout état de cause, un avenant à la Convention de Financement sera établi dans un délai de 2 mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au Coût Estimatif Initial soit réparti entre les Financeurs Publics selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Le cas échéant, si et seulement si sa responsabilité est engagée selon les conditions fixées à l'article 11 ci-dessous, le maître d'ouvrage pourra être conduit à contribuer au besoin de financement par le versement de pénalités. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du Coût Estimatif Initial ne serait constaté par les Parties qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par la phase du Projet ou du Projet, SNCF Réseau adressera au(x) Financeur(s) Public(s) le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du Coût Estimatif Initial, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii) leur répartition par poste de coût et par Financeur(s) Public(s). Dans la mesure où SNCF Réseau ne contribue pas au financement du projet, et si malgré ces mesures il était constaté en fin de projet un dépassement du besoin de financement, les coûts supplémentaires ne pourront être pris en charge par le maître d'ouvrage que dans les conditions prévues à l'article 11 de la présente convention de financement.

10.4 Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque Comité de Pilotage, SNCF Réseau présentera aux Financeurs Publics un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le Coût Final. Un Comité de Pilotage sera organisé dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention-cadre, les Financeurs Publics, après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la présente convention ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les Financeurs Publics. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivants le Comité de Pilotage. Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux Partenaires financiers.

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

10.5 Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus du(des) Financier(s) Public(s) de compléter par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements du(des) Financier(s) Public(s) n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par les présentes Conditions Générales :

- (i) SNCF Réseau pourra suspendre pour une durée limitée à 3 mois et/ou pourra arrêter le Projet ou la phase du Projet concernée ;
- (ii) SNCF Réseau pourra unilatéralement résilier la Convention de Financement dans les conditions prévues à l'article 18 « Résiliation » des Conditions Générales.

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention de Financement en raison du refus d'un ou plusieurs Financeurs Publics de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, le(s) Financier(s) Public(s) suscitant le retard dans leur engagement supportera(ont) seul(s) les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention ou (ii) de la résiliation de la Convention de Financement. En conséquence, il(s) indemniserà(ont) intégralement SNCF Réseau :

- (i) De toutes les sommes dues par cette dernière, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elle par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt du Projet ou de la phase du Projet ;
- (ii) Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où le(s) Financier(s) Public(s) refuserai(en)t de verser à SNCF Réseau ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de la phase du Projet ou du Projet, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

Article 11. Pénalités en cas de non-respect du délai de réalisation et/ou du Coût Estimatif

11.1 Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) de dépassement du Coût Estimatif Initial de la phase du Projet ou du Projet financé, tel que défini à l'article 10 de la Convention de Financement, le(s) Financeur(s) public(s) pourra(ont) appliquer à SNCF Réseau des pénalités dans les conditions prévues au présent article, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de la Convention de Financement.

Une pénalité de retard dans la réalisation du Projet ou une pénalité de dépassement du Coût Estimatif Initial ne peut être infligée à SNCF Réseau que si une faute, dont il est prouvé qu'elle lui est directement imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du Coût Estimatif Initial.

Dans ce cas, SNCF Réseau fournit les pièces justificatives, dans la limite de ses obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

En tout état de cause, les financeurs peuvent diligenter un audit dans le cadre de l'article 15.

Les pénalités applicables au titre du présent article sont plafonnées à 10% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la Phase du Projet, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue par les présentes Conditions Générales.

11.2 Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation est le délai prévu à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Délais prévisionnels », auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires » qui seraient survenus.

La pénalité de retard peut se déclencher dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à $[3/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de jours de retard.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet financé, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

Au sens de la présente Convention de Financement, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le Coût Estimatif Initial et à Terminaison et sont définis à l'article 7.1 ci-dessus.

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

11.3 Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du Coût Estimatif Initial

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en € constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de Financement) est le Coût Estimatif Initial à la date de signature de la convention de financement dans l'Annexe [3] « Coûts prévisionnels » y compris provision pour risques, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 11.5 « Circonstances exonératoires ».

La pénalité peut se déclencher dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à $[5/1000^{\text{ème}}]$ du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase du Projet ou du Projet par pourcentage de dépassement du coût.

En fonction de la spécificité de la Phase du Projet ou du Projet concerné, les modalités de calcul de la pénalité de retard pourront être ajustées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ». La pénalité n'est pas infligée par chaque Financier Public mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque financeur public selon la clé de répartition de leur financement.

11.4 Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des articles 11.2 et 11.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

11.5 Circonstances exonératoires

11.5.1 Définition

SNCF Réseau ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du Coût Estimatif Initial et ne pourra se voir infliger aucune pénalité dans les hypothèses suivantes :

- a) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial résultant de l'action d'un tiers et notamment :
 - Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface ;
 - Aléa politique, événement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;
 - Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité ;
 - La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe 1 « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet ;

Les retards ou dépassement du coût estimatif initial imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances exonératoires sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes exonératoires définies à l'article 11.5.1.

- b) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :
- Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
 - Toute découverte d'espèce protégée
 - Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;
 - Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
 - Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
 - Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
 - La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau, des restrictions temporaires de capacité prévues dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » pour la réalisation du Projet ou de la phase du Projet.
- c) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :
- Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens
 - Prise de décision tardive des Financeurs Publics
- d) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :
- Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
 - Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution du Projet, pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et sous réserve que SNCF Réseau n'en soit pas responsable, notamment dans la constitution des dossiers afférents ;
 - Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux ;
 - L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, SDRIF, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.
- e) Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau ;

- f) Retards ou dépassement du Coût Estimatif Initial liés à tout évènement relevant de la force majeure défini au regard de la jurisprudence en vigueur au moment de la survenance de l'évènement.

La survenance des évènements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

11.5.2 Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau identifie la survenance d'un évènement pouvant constituer une Circonstance Exonératoire au sens du présent article 11.5.1, elle le notifie immédiatement par écrit motivé au(x) Financeur(s) Public(s) et lui (leur) adresse dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'évènement au regard des délais de réalisation de la phase du Projet ou du Projet et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet évènement.

S'ils entendent contester la validité de cette position, le(s) Financeur(s) Public(s) notifie(nt) à SNCF Réseau par écrit dans le délai de deux mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé de cette prétention. Pendant ce délai de deux mois, SNCF Réseau doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'évènement constituant une Circonstance Exonératoire sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Parties à l'issue de ce délai d'un mois, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends des présentes Conditions Générales.

Si la demande de SNCF Réseau de prise en considération de Circonstances Exonératoires n'est pas contestée dans le délai de deux mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances Exonératoires.

11.6 Mise en œuvre des pénalités en fin de projet

Les stipulations du présent article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau dans les termes et conditions de l'article 10 ci-dessus.

A cet égard, dans le cadre du Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau fournit au(x) Financeur(s) Public(s) un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation de la phase du Projet ou du Projet financé et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du Coût Estimatif Initial et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le Comité de Pilotage évoque les pénalités susceptibles d'être infligées à SNCF Réseau en une fois, au terme de la phase ou des phases du Projet objet de la convention de financement.

Les retards et dépassements de coûts sont ensuite constatés par le Comité de Pilotage une fois prononcée la fin de la phase du Projet ou du Projet, les Financeur(s) Public(s) validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 12. Appel de fonds

12.1 Appels de fonds et solde

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement du Projet ou de la phase du Projet financé, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Après le démarrage des études et/ou des travaux prévu(e)s par le Projet ou la phase du Projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études et/ou des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et/ou des travaux visé par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase du Projet ou du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif. Sauf à ce que SNCF Réseau justifie de la non-présentation de ce solde, au-delà de ce délai, une pénalité d'un montant de 10% des frais de maîtrise d'ouvrage pour non-présentation du solde sera exigible.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

L'Annexe [1] « Conditions Particulières » peut préciser, en tant que de besoin et sans déroger au présent article, les modalités d'appel de fonds.

12.2 Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Le montant des échéances prévisionnelles des appels de fonds fait régulièrement l'objet d'actualisations par SNCF Réseau, communiquées par celle-ci au(x) Financeur(s) Public(s) par tous moyens. Ces calendriers actualisés ne constituent pas une modification de la Convention de Financement.

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Réseau à chacun des Financeurs Publics conformément au calendrier le cas échéant actualisé, selon les modalités définies à l'Annexe [4] « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

12.3 Délai de paiement

Les Financeurs Publics conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Aucune réclamation ou contestation par un Financeur Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financeur Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financeur Public a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau. Le délai de règlement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne pourra reprendre qu'une fois résolu le différend entre le Financeur Public concerné et SNCF Réseau.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de **deux points** de pourcentage.

12.4 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

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

Chaque libellé de virement devra comprendre le numéro de la facture d'appel de fonds.

Article 13. Fiscalité

Les montants versés par le(s) Financeur(s) Public(s) au titre de la Convention de Financement sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA.

Tout paiement à SNCF Réseau d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Financeur Public concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 14. Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

Le délai mentionné dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières » visé ci-dessus démarre à compter de la plus tardive des deux dates suivantes : l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe [3] « Délais prévisionnels » de la convention de Financement.

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement du Projet. Le(s) Financeur(s) Public(s) s'engage(nt) à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'article 19 des présentes Conditions Générales.

Article 15. Modalités de contrôle par les Financeurs Publics

Chaque Financeur Public peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau en informant en temps utile au moins 20 jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Le contrôle ne peut plus débiter après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de Financement.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de Financement, tel que prévu à l'article 10.3 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de Financement entre les Financeurs Publics.

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

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Financeurs Publics à leur demande constituent des Informations Confidentielles au sens des présentes Conditions Générales.

Les personnes désignées ou mandatées, d'un commun accord entre SNCF Réseau et le ou les Financeur(s) Public(s) demandeur(s) pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'article 23 des présentes Conditions Générales, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'article 23.2 des présentes Conditions Générales.

SNCF Réseau conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

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

Article 16. Bilan

En tant que de besoin, et sous réserve que cette obligation s'applique à l'Opération aux termes de l'Annexe [1] « Conditions Particulières », SNCF Réseau réalise la présentation aux Financeurs Publics du bilan des résultats économiques et sociaux prévu à l'article L. 1511-6 du Code des transports (le « Bilan LOTI »).

Les coûts relatifs à la réalisation du Bilan LOTI sont supportés par les Financeurs Publics et intégrés au Coût Estimatif Initial.

Le Bilan LOTI du Projet est rendu public sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.com/fr/bulletins-officiels>.

Article 17. Entrée en vigueur et durée

17.1 Entrée en vigueur

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties.

17.2 Expiration de la Convention de Financement

La Convention de Financement prend fin à la plus tardive des dates suivantes :

- Après le paiement du solde dû par les Parties au titre de la Convention de Financement ;

- En cas de financement européen, après la décision de l'autorité de contrôle de gestion du programme européen clôturant la phase de contrôle *a posteriori*.

Article 18. Résiliation

18.1 Résiliation pour impossibilité d'exécution

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

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

18.2 Résiliation pour faute

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

18.3 Procédure

Toute résiliation au titre des articles 18.1 et 18.2 est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

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

Toute résiliation de la Convention de Financement au titre du présent article 19 est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention de Financement est réglé conformément aux stipulations de l'article 25 des présentes Conditions Générales.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention de Financement, le(s) Financier(s) Public(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au(x) Financier(s) Public(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs Publics).

Article 19. Modifications

Sauf stipulation contraire prévues aux présentes Conditions Générales ou à l'Annexe [1] « Conditions Particulières », toute modification des Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la Convention de Financement.

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

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées aux présentes Conditions Générales feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 20. Cession / Fusion

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

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

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

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

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

Article 21. Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention de Financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention de Financement restent la propriété de SNCF Réseau.

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

SNCF Réseau est seule juge de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Financier(s) Public(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

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

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

Article 22. Communication

L'Annexe [6] à la Convention de Financement comprend un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

SNCF Réseau informe le(s) Financier(s) Public(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

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

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

SNCF Réseau est chargée de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Financeurs Publics, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du Projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au Coût Estimatif Initial et à Terminaison.

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

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

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

SNCF Réseau s'engage à fournir au(x) Financier(s) Public(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau dans les documents concernés.

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

Article 23. Informations Confidentielles et Confidentialité

23.1 Informations Confidentielles

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

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

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

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

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

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

23.2 Confidentialité

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

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [7] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement.

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

Les obligations de confidentialité au titre de la Convention de Financement survivent à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Article 24. Notifications – Élection de domicile

24.1 Notifications

À défaut de stipulations spécifiques contraires fixées dans les Annexes, toutes les notifications effectuées au titre de la Convention de Financement doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

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

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

24.2 Élection de domicile

L'Annexe [4] « Calendrier des appels de fonds » précise la domiciliation de chacune des Parties.

Article 25. Règlement des Différends et Droit applicable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention de Financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention de Financement ne serait pas réglé à l'amiable conformément à l'article 25.1 ci-dessous, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation visée à l'article 25.2 préalablement à la saisine des juridictions compétentes conformément à l'article 25.3 ci-dessous.

Dans le cadre du présent article, les notifications entre les Parties peuvent, par dérogation aux stipulations de l'article 24 des présentes Conditions Générales, être faites par courriel.

25.1 Procédure amiable

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

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

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

25.2 Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable visée à l'article 25.1 peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau peut décider de suspendre le Projet ou la Phase du Projet concerné.

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

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

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

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

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

25.3 Procédure contentieuse

Si le différend n'est pas réglé par la procédure de conciliation visée à l'article 25.2, il sera porté devant le tribunal administratif à l'initiative de la Partie qui le souhaite dans le ressort duquel est situé le siège social de SNCF Réseau, nonobstant la pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

25.4 Interprétation des documents contractuels

Sauf stipulations contraires dans les présentes Conditions Générales :

- (a) Les titres attribués aux Articles et aux Annexes ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur leur interprétation.
- (b) Les termes définis sont employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exige.
- (c) Les Annexes ont pour objet de compléter les clauses du corps des Conditions Générales et l'Annexe [1] « Conditions Particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre les « Conditions particulières » et les « Conditions Générales », les « Conditions particulières » prévalent.

L'application des dispositions des « Conditions générales » ne peut en aucun cas conduire à remettre en cause le niveau maximal de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales, tel que défini à l'article 4.4 des « Conditions particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et les Annexes suivantes, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » prévaudra.

- (d) Les renvois à des textes législatifs ou réglementaires applicables à la présente Convention de Financement s'entendent également des textes, de quelque nature que ce soit, qui les modifient, les consolident ou leur succèdent.
- (e) Les renvois à une convention ou un autre document renvoient également à ses annexes ainsi qu'aux modifications ou avenants dont la convention ou le document a fait - ou pourra faire - l'objet.

25.5 Droit applicable

Le droit applicable est le droit français.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION DE LA PREMIERE PHASE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIERES

Entre :

L'État (Ministère de la Transition Écologique et Préfecture de la région Hauts-de-France), représenté par Monsieur Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités et par Monsieur Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord ;

Ci-après désigné « l'État »

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23ème étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, Monsieur [A compléter], autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désigné « l'AFIT France »

La Région Hauts-de-France, dont le siège est 151 avenue du Président Hoover, 59555 Lille, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Xavier BERTRAND, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil régional en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Région Hauts-de-France »

Le Conseil départemental de la Somme, dont le siège est 43 rue de la République, 80000 Amiens, représenté par le président du Conseil départemental, Monsieur Stéphane HAUSSOULIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil départemental en date du [X] ;

Ci-après désigné « le Conseil départemental de la Somme »

Le Conseil départemental de l'Oise, dont le siège est 1 rue Cambry, 60000 Beauvais, représenté par la présidente du Conseil départemental, Madame Nadège LEFEBVRE, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil départemental en date du [X] ;

Ci-après désigné « le Conseil départemental de l'Oise »

La Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole, dont le siège est place de l'Hôtel de Ville, 80000 Amiens, représentée par le président du Conseil métropolitain, Monsieur Alain GEST, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomérations d'Amiens Métropole »

La Communauté d'agglomération Creil Sud Oise, dont le siège est 24 rue de la Villageoise, 60100 Creil, représentée par le président du Conseil communautaire, Monsieur Jean-Claude VILLEMAIN, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise »

La Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, dont le siège est 28 place de l'Hôtel de ville, 60200 Compiègne, représentée par le président du Conseil communautaire, Monsieur Philippe MARINI, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne »

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis, dont le siège est 48 rue Desgroux, 60000 Beauvais représenté par la présidente du Conseil communautaire, Madame Caroline CAYEUX, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté d'agglomération du Beauvaisis »

La Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, dont le siège est 73 rue du Connétable, 60500 Chantilly, représentée par le président Monsieur François DESHAYES, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne »

La Communauté de communes du Clermontois, dont le siège est 9 rue Henri Breuil, 60600 Clermont, représentée par le président Monsieur Lionel OLLIVIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes du Clermontois »

La Communauté de communes du Liencourtois, dite la Vallée dorée, dont le siège est 1 rue de Nogent, 60290 Laigneville, représentée par le président Monsieur Olivier FERREIRA, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes de la Vallée dorée »

La Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, dont le siège est 1 rue d'Halatte, 60700 Pont-Sainte-Maxence, représentée par le président Monsieur Arnaud DUMONTIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte »

La Communauté de communes de Senlis Sud Oise, dont le siège est 30 avenue Eugène Gazeau, 60300 Senlis, représentée par le président Monsieur Guillaume MARECHAL, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil communautaire en date du [X] ;

Ci-après désignée « la Communauté de Senlis Sud Oise »

et :

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, président-directeur général, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désignée « SNCF Réseau »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° 507 523 801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représentée par Madame Marlène DOLVECK, directrice générale, autorisé pour ce faire par la délibération n°[X] du conseil d'administration en date du [X] ;

Ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions »

* *
*

L'État, l'AFIT France, la Région Hauts-de-France, le Conseil départemental de la Somme, le Conseil départemental de l'Oise, la Communauté d'agglomérations d'Amiens Métropole, la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, la Communauté de communes du Clermontois, la Communauté de communes du Liancourtois, la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, la Communauté de communes de Senlis Sud Oise, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu le Code des transports, et notamment les articles L2111-9 à L2111-14 relatifs à SNCF Réseau et les articles L1512-19 à L1512-20 ainsi que R1512-12 à R1512-19 relatifs à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu la loi 2018-515 du 27 juin 2018 *pour un nouveau pacte ferroviaire* ;

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions de SNCF Réseau* ;

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 *relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau* ;

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 *approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau* ;

Vu le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2023 approuvé par la délibération n°22-93 du 14 décembre 2022 de son conseil d'administration et son annexe relative aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « Roissy-Picardie » ;

Vu le protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie (phase 1) signé le 3 mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités des Hauts-de-France et SNCF Réseau ;

Vu les protocoles de financement additionnels au protocole du 3 mai 2017 portant sur le financement d'une passerelle en gare de Survilliers-Fosses et d'un écopont en forêt de Chantilly signés en 2021 ;

Vu la convention n°20005717 relative au financement des études de niveau avant-projet détaillé du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 14 décembre 2020 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;

Vu la convention n°21007020 relative au financement de la 1ère phase des études de niveau projet (PRO) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 9 décembre 2021 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et son avenant n°21007020M001 signé le 24 mai 2022 ;

Vu la convention n°21007020 relative au financement des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 11 avril 2023 entre l'Etat, l'AFITF et SNCF Réseau ;

SOMMAIRE

Article 1. Objet des « Conditions Particulières »	10
Article 2. Description de la phase de réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie	10
2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet global de liaison ferroviaire Roissy-Picardie	10
2.2 Description et périmètre des travaux financés dans le cadre de la présente Convention	11
2.3 Organisation de la maîtrise d’ouvrage	12
2.4 Délais prévisionnels de réalisation	12
Article 3. Modalités de suivi de l’opération	13
Article 4. Financement de l’opération	14
4.1 Coût Estimatif Initial et Conditions Economiques de Référence	14
4.2 Besoin de Financement aux conditions économiques de réalisation	15
4.3 Modalités d’évolution et d’adaptation du Besoin de Financement aux conditions économiques réelles de réalisation	17
4.4 Plan de Financement	17
4.5 Financements européens	19
Article 5. Mise en place d’un Fonds de Solidarité Territoriale	20
Article 6. Appels de fonds	22
6.1 Modalités d’appels de fonds	22
6.2 Délais de caducité	24
Article 7. Notifications – Contacts	24

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

Sur les missions de l'AFITF :

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires et qui a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement (...) de projets d'intérêt national (ou) international (...) relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable (...). Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement (...).

Il est ainsi établi que l'AFITF est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

Sur le projet objet de la présente convention de financement

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV.

Il a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (trains à grande vitesse et trains express régionaux), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- Améliorer l'accès du sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse ;
- Proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris-Gare du Nord en heures de pointe ;
- Améliorer les déplacements quotidiens vers le hub de transport de Roissy et vers les pôles d'emplois de la plate-forme de Roissy et de Paris-Nord 2 depuis le sud de la région Hauts-de-France et le nord-est du Val-d'Oise en Ile-de-France ;
- Développer l'intermodalité air-fer en gare de Roissy-CDG 2 TGV, renforçant ainsi l'attractivité du pôle ferroviaire.

Favorisant le report modal vers le transport ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Le projet d'infrastructure consiste en un maillage du réseau ferroviaire avec :

- La réalisation d'une section de ligne nouvelle de 6,5 km dans le Val d'Oise, reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris-Gare du Nord-Creil-Amiens/Saint-Quentin ;

- Des aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy CDG 2 TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens.

Il permettra :

- La mise en place de services de trains à grande vitesse entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'Est et le Sud-Est de la France (Strasbourg, Lyon, Marseille, ...) ;
- La mise en place par la Région Hauts-de-France de services TER cadencés à partir d'Amiens, Saint-Quentin, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV.

Dans le cadre des travaux de préparation de la loi n° 019-1428 du 24 décembre 2019 *d'orientation des mobilités*, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a considéré, dans son rapport du 1er février 2018, que « *le projet Picardie-Roissy est prioritaire et que les études doivent se poursuivre en vue d'un engagement dans les meilleurs délais des travaux* ».

Par ailleurs, lors de l'établissement de trois scénarios de programmation des infrastructures à l'échelle nationale, le Conseil a recommandé de prévoir la réalisation de la première phase du projet à partir de la période 2023-2027 pour le scénario 1, et dès la période 2018-2022 pour les scénarios 2 et 3.

Les propositions du Conseil ont été reprises dans le rapport annexé de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 *d'orientation des mobilités*, qui précise que « *parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario 2* ».

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique du 23 février au 6 avril 2021. La déclaration d'utilité publique du projet, portant également mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a été prononcée le 21 janvier 2022.

S'agissant du financement du projet, un protocole de financement relatif à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie avait été conclu le 3 mai 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités des Hauts-de-France et SNCF Réseau. Un protocole additionnel relatif au financement d'une passerelle en gare de Survilliers-Fosses a été signé le 20 juillet 2021 entre l'Etat, la Région Hauts-de France et SNCF Réseau. Un deuxième protocole additionnel relatif au complément de financement d'un écopont en forêt de Chantilly a également été signé le 23 avril 2021 entre la Région Hauts-de-France, les collectivités de l'Oise et SNCF Réseau. Enfin, l'Etat apportera un financement complémentaire de 2 M€ pour permettre l'extension ville-à-ville de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses.

Le 14 décembre 2020, l'AFITF, l'État, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont conclu une convention de financement à hauteur de 12,54 M€ portant sur la réalisation des études de niveau avant-projet détaillé (APD) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le 9 décembre 2021, l'AFITF, l'État, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ont conclu une convention de financement à hauteur de 6 M€ portant sur la réalisation d'une 1ère phase fonctionnelle des études de niveau projet (PRO) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le 24 mai 2022, un avenant a été adopté visant à étendre la convention initiale afin de couvrir le financement de l'intégralité des études de niveau projet (PRO) relatives à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, pour un montant total de 17,5 M€.

Le 11 avril 2023, l'AFITF, l'État, et SNCF Réseau ont conclu une convention de financement à hauteur de 30 M€ portant sur la réalisation des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la phase 1 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Compte tenu de la dimension stratégique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et de la nécessité de mettre en service cette infrastructure dans les meilleurs délais, l'Etat a consenti un important effort financier complémentaire de l'ordre de 55 M€ par rapport aux accords préliminaires de financement entre les partenaires. En particulier, l'Etat a décidé de prendre en charge l'intégralité du financement de la régénération partielle, dans le cadre du projet, de la signalisation ferroviaire de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ces infrastructures étant d'envergure nationale et européenne. Cet effort, qui se traduit notamment dans le plan de financement figurant à l'article 4.4 des présentes « Conditions Particulières » ainsi que par l'introduction d'une clause de plafonnement de la participation des collectivités territoriales, revêt un caractère tout à fait exceptionnel qui mérite d'être souligné. Ces dispositions, qui s'inscrivent au-delà du cadre usuel d'intervention de l'Etat pour les projets d'infrastructures de transport, ne pourront donc en aucun cas être reconduites pour le financement d'autres opérations.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Objet des « Conditions Particulières »

Les présentes « Conditions Particulières » ont pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser dans le cadre de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

En cas de divergence ou de contradiction entre les « Conditions particulières » et les « Conditions Générales », les « Conditions particulières » prévalent.

L'application des dispositions des « Conditions générales » ne peut en aucun cas conduire à remettre en cause le niveau maximal de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales, tel que défini à l'article 4.4 des « Conditions particulières ».

En cas de divergence ou de contradiction entre l'Annexe [1] « Conditions Particulières » et les Annexes suivantes, l'Annexe [1] « Conditions Particulières » prévaudra.

Article 2. Description de la phase de réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie

2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet global de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV.

Consistant en un maillage du réseau ferroviaire, avec un barreau en tracé neuf de quelques kilomètres et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent, il est constitué de plusieurs opérations :

- La création d'une section de ligne nouvelle de 6,5 km entre Vémars et Marly-la-Ville ainsi que des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, dans le département du Val d'Oise, reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris-Creil ;
- Des aménagements connexes en gares de Roissy CDG 2 TGV et d'Amiens ;
- La création d'un doublet de voies à Saint-Witz jusqu'en gare de Survilliers-Fosses ;
- Des aménagements connexes en gare de Chantilly-Gouvieux (4^{ème} voie à quai).

La réalisation d'un écopont (passage grande faune) en forêt de Chantilly est également intégrée au projet comme mesure d'accompagnement du territoire et d'amélioration écologique.

Il est prévu de réaliser les opérations listées aux deux premiers tirets (section de ligne nouvelle et aménagements connexes en gares de Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV et d'Amiens), ainsi que l'écopont en forêt de Chantilly, dans le cadre d'une première phase.

La seconde phase du projet, comprenant la création du doublet de voies nouvelles entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses ainsi que les aménagements en gare de Chantilly-Gouvieux, est envisagée à un horizon ultérieur, lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera.

2.2 Description et périmètre des travaux financés dans le cadre de la présente Convention

La présente Convention porte sur les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, composée des aménagements suivants :

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, comprenant notamment l'adaptation de la signalisation de la ligne, la création d'un poste de sectionnement électrique ainsi que l'électrification de trois voies de remisage en gare d'Amiens ;
- La création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV ainsi que des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la création de nouveaux quais ainsi que d'une passerelle et des circulations verticales permettant d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville ;
- La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;
- Les adaptations de la signalisation existante nécessaire à l'intégration du projet dans le réseau adjacent, comprenant le renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ainsi que des adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille.

La consistance détaillée de ces aménagements est précisée en Annexe 1bis « Consistance détaillée du projet ».

Les hypothèses structurantes, et en particulier les modalités de réalisation retenues, sont décrites dans l'Annexe 2 « Coûts » et l'Annexe 3 « Délais prévisionnels ».

2.3 Organisation de la maîtrise d’ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d’ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu’elle réalise ou acquière au nom de l’État.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent, sur leurs périmètres de compétences respectifs, la maîtrise d’ouvrage des travaux, objets de la présente convention.

Les périmètres de maîtrise d’ouvrage respectifs de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont déterminés en conformité avec les règles constitutives des deux entités :

- Périmètre relevant de la maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau : aménagement de la ligne nouvelle et des raccordements, modifications des équipements ferroviaires liées au projet sur la LGV Nord, la LGV d’Interconnexion et la ligne Paris-Creil, modification des plans de voie en gares de Survilliers-Fosses et de Roissy CDG 2 TGV, électrification de voies de service existantes en gare d’Amiens et adaptations de la signalisation existante ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d’ouvrage de SNCF Gares & Connexions (gare de Roissy CDG 2 TGV) : création d’un nouveau quai et de ses accès ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d’ouvrage de SNCF Gares & Connexions (gare de Survilliers-Fosses) : créations de nouveaux quais, d’une passerelle d’accès et des circulations verticales, permettant également les correspondances avec le RER D et l’établissement d’un lien ville-ville.

SNCF Gares & Connexions conserve toutefois la possibilité de déléguer à SNCF Réseau la maîtrise d’ouvrage de tout ou partie des travaux relatifs aux investissements situés sur son périmètre et objets de la présente Convention. Cette éventuelle délégation de maîtrise d’ouvrage est sans effet sur l’exécution de la présente Convention.

2.4 Délais prévisionnels de réalisation

Les études d’avant-projet conduisent à un calendrier technique de livraison de la nouvelle infrastructure prévue au 31 juillet 2026. Cette échéance constitue les Délais prévisionnels au sens des « Conditions Générales », et notamment pour l’application de son article 11.

Par ailleurs, la réalisation des phases d’essais ferroviaires et l’obtention des autorisations requises, qui s’engageront à compter de la livraison de la nouvelle infrastructure, conduisent à une mise en service commerciale prévisionnelle à l’horizon de la fin de l’année 2026.

Une note explicative portant sur la consistance des essais ferroviaires sera transmise aux financeurs.

SNCF Réseau appelle l'attention des Parties sur le fait que le respect de ce délai prévisionnel repose sur différentes hypothèses détaillées dans l'Annexe 3 « Délais prévisionnels ». Parmi les hypothèses structurantes figurent notamment :

- La possibilité de bénéficier d'une programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil en ligne avec les besoins nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, alors qu'il s'agit d'un axe particulièrement contraint du fait de l'importance des circulations qu'il supporte et d'un volume de travaux conséquent sur l'ensemble de l'axe Nord dans les années à venir ;
- L'absence d'aléas techniques majeurs sur la régénération des postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion ainsi que sur les adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille, ces interventions étant hors norme et sans précédent sur le réseau ferré national. Les études de signalisation en cours et à venir permettront d'approfondir les modalités techniques de ces interventions ainsi que les conditions financières et de planning qui s'y attachent. Les conclusions de ces études constituent un préalable à tout engagement du maître d'ouvrage.

Ces deux hypothèses structurantes, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager.

Les éléments détaillés du calendrier prévisionnel de réalisation du Projet figurent en Annexe 3.

Les éléments détaillés relatifs aux hypothèses structurantes prises pour l'établissement des Délais prévisionnels figurent à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses ».

Article 3. Modalités de suivi de l'opération

Les dispositions du présent article viennent compléter et préciser les dispositions de l'article 6 des « Conditions Générales ».

Le Comité de Pilotage visé à l'article 6.2 des « Conditions Générales », est présidé par le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, désigné à cette fin par le ministre chargé des transports.

Le Comité Technique et Financier, visé à l'article 6.3 des « Conditions Générales », est présidé par un membre de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable, désigné par le ministre chargé des transports.

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et des Financeurs Publics au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

L'organisation et le secrétariat de ces deux comités est assurée par SNCF Réseau.

Dans le cadre des missions de ces deux instances telles que définies à l'article 6 des « Conditions Générales », SNCF Réseau veillera à rendre compte aux Financeurs Publics de la gestion des risques du Projet et de ses conséquences sur le Besoin de Financement.

Article 4. Financement de l'opération

La présente Convention porte sur le financement des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Toutefois, afin :

- d'assurer la traçabilité avec les précédents engagements des Parties pris dans le cadre du protocole de financement du 3 mai 2017 et de ses deux protocoles additionnels, qui portaient sur l'ensemble constitué des études de niveau avant-projet (AVP), de niveau projet (PRO) et de la phase de réalisation (REA) ;
- de prendre en compte le financement par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France des études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, qui ont fait l'objet de conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2023 pour un montant cumulé de 60 040 000 € courants, ce financement étant à considérer comme une avance auprès des autres Financeurs publics ;

cet article comporte, aux côtés des données propres à la phase de réalisation (REA), celles relatives aux phases d'études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) ainsi qu'à l'ensemble de ces trois phases.

Le mécanisme de régularisation des avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France est défini à l'article 6 des présentes « Conditions Particulières ».

4.1 Coût Estimatif Initial et Conditions Economiques de Référence

Les Conditions Économiques de Référence, visées à l'article 7.2 des « Conditions Générales », sont celles de mars 2021.

Le Coût Estimatif Initial, visées à l'article 7.1 des « Conditions Générales », des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dont le financement est l'objet de la présente Convention, s'établit à 425 284 000 € aux conditions économiques de mars 2021.

Le Coût Estimatif Initial est issu des études de niveau avant-projet (AVP), conduites entre septembre 2020 et mars 2022. Cette estimation est indissociable du stade d'avancement des études de définition du Projet qui ont conduit à l'établir.

Ainsi, le Coût Estimatif à Terminaison sera actualisé en fonction des résultats des études de niveau projet (PRO), puis tout au long de la phase de réalisation. En particulier, le Coût Estimatif Initial n'emporte aucun engagement de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions quant aux résultats des appels d'offres relatifs aux marchés de travaux ou au niveau de matérialisation des aléas durant la réalisation du Projet.

Enfin, ainsi qu'il est exposé à l'article 2.4, les hypothèses structurantes relatives à la programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil ainsi qu'aux modifications de la signalisation ferroviaire existante, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager.

Ce coût estimatif se décompose comme suit par périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : 375 110 000 € HT aux conditions économiques de mars 2021 ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions : 50 174 000 € HT aux conditions économiques de mars 2021.

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions Générales », et complétée par les montants déjà engagés au titre des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) via des conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2022, figure dans le tableau ci-après.

<i>Coût estimatif</i> (en € aux conditions économiques de mars 2021)		Périmètre de maîtrise d'ouvrage		
		SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Etudes AVP (pour mémoire)		10 532 000	1 758 000	12 290 000
Etudes PRO (pour mémoire)		14 544 000	1 518 000	16 062 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	13 000 000	0	13 000 000
	Travaux	301 728 000	37 260 000	338 988 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	18 330 000	6 437 000	24 767 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	7 452 000	2 937 000	10 389 000
	Provision pour risques	34 600 000	3 540 000	38 140 000
	Total Phase REA	375 110 000	50 174 000	425 284 000
Total AVP+PRO+REA		400 186 000	53 450 000	453 636 000

Les éléments détaillés relatifs aux hypothèses structurantes prises pour l'établissement du Coût Estimatif Initial figurent à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèse ».

4.2 Besoin de Financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie dans les conditions prévues à l'article 10.4 des « Conditions Générales », et des modifications de calendrier d'exécution.

Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01.

A la date de conclusion de la Convention, le Besoin de financement, visé à l'article 7.3 des « Conditions Générales », des travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dont le financement est l'objet de la présente Convention, s'établit à 511 125 000 € courants HT.

Le Besoin de financement se décompose comme suit par périmètre de maîtrise d’ouvrage :

- Périmètre relevant de la maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau : 450 031 000 € courants HT ;
- Périmètre relevant de la maîtrise d’ouvrage de SNCF Gares & Connexions : 61 094 000 € courants HT.

Le Besoin de Financement, complété par les montants déjà engagés au titre des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO) via des conventions de financement spécifiques conclues entre 2020 et 2022, s’établit comme suit :

<i>Besoin de Financement (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d’ouvrage		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Etudes AVP (pour mémoire)	10 749 000	1 791 000	12 540 000
Etudes PRO (pour mémoire)	15 870 000	1 630 000	17 500 000
Phase REA	450 031 000	61 094 000	511 125 000
Total AVP+PRO+REA	476 650 000	64 515 000	541 165 000

Le Besoin de Financement est défini sur la base des hypothèses suivantes :

- Le Coût estimatif exprimé aux Conditions Économiques de Référence tel que visé à l’article 4.1 ;
- Le calendrier de réalisation des différentes phases du Projet selon les hypothèses exposées à l’Annexe 3 ;
- Le Besoin de Financement de la phase de réalisation (REA) repose sur des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l’établissement de la Convention (novembre 2023) :
 - Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
 - Indice ING (MOE et MOA) : +2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.
- Le Besoin de Financement des études de niveau avant-projet (AVP) et projet (PRO), ayant fait l’objet de conventions de financements distinctes entre l’Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, s’établit à hauteur du montant contractualisé, exprimé en euros courants, dans lesdites conventions.

4.3 Modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de Financement aux conditions économiques réelles de réalisation

Le Besoin de Financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques réelles de réalisation, est régulièrement actualisé et présenté aux Financeurs Publics dans le cadre du Comité de Pilotage et du Comité Technique et Financier.

Cette actualisation tient compte notamment :

- Des dépenses réelles constatées au fur et à mesure de l'avancement du Projet ;
- Du suivi des risques attachés à Projet, qu'il s'agisse de la réévaluation des impacts potentiels des risques identifiés initialement ou de l'apparition de nouveaux risques
- Du calendrier prévisionnel actualisé de réalisation des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- De l'évolution des indices de prix observés et des meilleurs prévisions disponibles à date.

A cette fin, l'actualisation des postes « Acquisitions foncières et poste divers », « Travaux », « Provisions pour risques », visés à l'article 4.1 et composant le Coût Estimatif Initial, sont actualisés sur la base de l'indice « Index Travaux Publics - TP01 - Index général tous travaux », tel que publié par l'INSEE.

L'actualisation des postes « Frais de maîtrise d'œuvre » et « Frais de maîtrise d'ouvrage » sont, quant à eux, actualisés sur la base de l'indice « Index divers de la construction - ING – Ingénierie », tel que publié par l'INSEE.

4.4 Plan de Financement

Les Parties s'engagent à participer au financement du Besoin de financement pour les travaux de réalisation (REA) de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, selon la clé de répartition définie ci-après.

Afin de prendre en compte les financements anticipés par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France, le plan de financement est établi sur le périmètre comprenant les études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO) et l'intégralité de la phase de réalisation (REA).

La répartition entre les Financeurs Publics du Besoin de Financement est établie sur la base des principes suivants :

- L'application des montants et des clés de financement prévus respectivement par le protocole de financement du 3 mai 2017, le protocole additionnel n°1 relatif au financement de la passerelle de Surveilliers-Fosses et le protocole additionnel n°2 relatif au complément de financement de l'écopont en forêt de Chantilly ;
- La reprise par l'État des participations du Conseil régional d'Île-de-France et de SNCF Réseau prévues par le protocole de financement du 3 mai 2017 ;

- La prise en charge par l'Etat de l'intégralité des coûts liés au renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion ainsi qu'aux modifications de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses afin d'établir un lien ville-ville ;
- La mobilisation d'une participation complémentaire de l'Etat, afin de tenir compte de l'évolution du calendrier de réalisation du projet par rapport aux accords préliminaires de financement.

Ce tableau n'intègre pas le financement du Fonds de solidarité territoriale mis en place en application de l'article 5 des présentes « Conditions Particulières » et dont le financement fait l'objet d'une répartition spécifique précisée dans le même article.

Plan de Financement (en € courants)	Périmètre de maîtrise d'ouvrage				
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total	Clé (%)	dont avance*
Etat (AFIT France)	316 812 186	42 880 810	359 692 996	66,4664%	45 020 000
Collectivités locales	159 837 814	21 634 190	181 472 004	33,5336%	15 020 000
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	128 008 194	17 326 023	145 334 217	26,8558%	15 020 000
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	3 626 787	490 889	4 117 676	0,7609%	
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	7 253 574	981 778	8 235 351	1,5218%	
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	20 949 260	2 835 501	23 784 761	4,3951%	
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	14 952 030	2 023 770	16 975 800	3,1369%	
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	1 703 084	230 514	1 933 597	0,3573%	
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	1 318 940	178 520	1 497 459	0,2767%	
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	1 040 431	140 823	1 181 254	0,2183%	
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	617 892	83 632	701 525	0,1296%	
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	448 201	60 664	508 865	0,0940%	
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	286 002	38 711	324 713	0,0600%	
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	328 707	44 491	373 198	0,0690%	
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	253 974	34 376	288 349	0,0533%	
Total	476 650 000	64 515 000	541 165 000	100,0000%	60 040 000

* avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France pour le financement des études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais).

Clause de plafonnement de la contribution des collectivités territoriales

L'application des dispositions de la présente convention de financement, y compris celles des « Conditions générales », ne peut conduire à une contribution de l'ensemble des collectivités territoriales excédant un montant défini comme la plus petite des deux valeurs suivantes :

- Un montant de 181 472 004 € courants HT, correspondant au niveau prévisionnel de contribution de l'ensemble des collectivités territoriales inscrit dans le tableau ci-dessus ;

- Un montant de 152 120 396 € HT aux conditions économiques de mars 2021, soit le Cout Estimatif Initial multiplié par la clé de financement de l'ensemble des collectivités territoriales, actualisé en fonction de l'évolution réelle des indices du coût de la construction ainsi que du calendrier réel des dépenses des maîtres d'ouvrage, sur l'ensemble de la durée d'exécution de la Convention.

L'actualisation de ce montant aux conditions économiques courantes fait l'objet d'une ré-évaluation régulière par SNCF Réseau, en fonction des données disponibles les plus à jour, présentée aux instances de gouvernance du projet.

Dans l'hypothèse où ce dispositif de plafonnement de la contribution de l'ensemble des collectivités territoriales trouve à s'appliquer, la prise en charge de la fraction de contribution excédant ce plafond donne lieu à une convention spécifique entre l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Application de l'article 10.5 des Conditions générales

En cohérence avec la clause de plafonnement de la contribution des collectivités territoriales prévue à l'article 4.4, l'article 10.5 des « Conditions Générales » n'est applicable qu'en cas de refus de modification du Plan de financement de la part de l'Etat.

Précisions relatives à la contribution de la Région Hauts-de-France

La Région Hauts-de-France et l'Etat ayant pré-financé à parts égales les études de niveau avant-projet et projet (AVP et PRO) à hauteur de 15 020 000 € courants chacun, les dispositions de la présente Convention conduisent à une contribution prévisionnelle de la Région pour la phase de réalisation (REA) s'établissant à hauteur de 130 314 217 € courants et se décomposant comme suit :

- Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : 114 698 694 € courants, soit un taux de participation régionale de 25,4868% à la phase de réalisation ;
- Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : 15 615 523 € courants, soit un taux de participation régionale de 25,5598% à la phase de réalisation.

4.5 Financements européens

Le Plan de Financement établi à l'article 4.4 des « Conditions Particulières » ne prend pas en compte une éventuelle subvention de l'Union européenne au projet. Un dossier de demande de subvention sera déposé dans le cadre de l'appel à projets relatif aux réseaux transeuropéens de transports ouvert en septembre 2023.

En cas d'obtention de tout ou partie de la demande déposée dans le cadre de l'appel à projets de septembre 2023, cette subvention sera déduite du Plan de Financement du projet dès que la subvention européenne aura été notifiée à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, conformément à l'article 9.2 des « Conditions Générales ».

Cette déduction s'opère de manière à ce que cette subvention vienne en déduction de la participation de chaque signataire au prorata des clés de financement définies ci-après.

<i>Répartition du bénéfice des subventions européennes</i>	Clé (%)
Etat (AFIT France)	59,6361%
Collectivités locales	40,3639%
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	32,3259%
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	0,9159%
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	1,8317%
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,2903%
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,7758%
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,4301%
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	0,3331%
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,2627%
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,1560%
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	0,1132%
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,0722%
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,0830%
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,0641%
Total	100,0000%

Article 5. Mise en place d'un Fonds de Solidarité Territoriale

Les Parties ont décidé la mise en place, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, d'un Fonds de Solidarité Territoriale (FST) sur le modèle de ceux régis par la circulaire du 27 septembre 2010 pour plusieurs projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, au bénéfice des territoires impactés par le projet dans le département du Val-d'Oise.

La mise en place de ce dispositif vise à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage et à mettre en valeur les territoires concernés, notamment en favorisant leur développement économique, social et culturel.

L'enveloppe financière du fonds est fixée à un montant forfaitaire et non révisable de 2 000 000 € courants. Elle est destinée à apporter un soutien, sous forme de subventions, à des actions éligibles localisées sur les communes ou les communautés de communes ou les communautés d'agglomération traversées par la zone de passage du tracé de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie issue de la déclaration d'utilité publique du 21 janvier 2022.

Un comité des exécutifs est constitué sous la présidence du préfet du Val-d'Oise. Il réunit les représentants des collectivités territoriales des territoires impactés, des Parties à la présente convention et de SNCF Réseau. Ce dernier assure le secrétariat du comité.

Les demandes de subvention pour des actions éligibles au fonds de solidarité territoriale sont soumises par les collectivités territoriales des territoires concernés au comité des exécutifs, qui décide de l'allocation de subventions dans la limite de l'enveloppe du fonds. Pour une action donnée, la subvention est plafonnée à 80% du montant hors taxe de l'action, le complément devant être apporté par le maître d'ouvrage de l'action.

L'octroi de la subvention donne lieu à une convention particulière entre ce dernier, le président du comité des exécutifs et SNCF Réseau. La conclusion de la convention d'engagement des actions bénéficiant d'un financement au titre du FST doit intervenir au plus tard dans les trois années suivant la mise en place de la nouvelle infrastructure ferroviaire.

Le financement de ce fonds est assuré ainsi, selon la clé de financement définie à l'article 4.4 :

<i>Besoin de Financement (en € courants)</i>	Fonds de Solidarité Territoriale
Etat (AFIT France)	1 329 328
Collectivités locales	670 672
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	537 116
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	15 218
<i>dont Communauté d'agglomération Amiens Métropole</i>	30 436
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	87 902
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	62 738
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	7 146
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	5 534
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	4 366
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	2 593
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	1 881
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	1 200
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	1 379
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	1 066
Total	2 000 000

Le fonds de solidarité territoriale fait l'objet d'appels de fonds spécifiques, distincts de ceux relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Article 6. Appels de fonds

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 des « Conditions Générales ».

Celles-ci doivent tenir compte des avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France au titre des études de niveau d'avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais).

Dans le cadre :

- de la convention relative au financement des études de niveau avant-projet détaillé du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 14 décembre 2020 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,
- de la convention relative au financement de la 1ère phase des études de niveau projet (PRO) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 9 décembre 2021 entre l'Etat, l'AFITF, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et son avenant signé le 24 mai 2022,
- de la convention relative au financement des acquisitions foncières et des travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie signée le 11 avril 2023 entre l'Etat, l'AFITF et SNCF Réseau (dite « CFI-relais »),

l'Etat et la Région Hauts-de-France ont mobilisé par anticipation les financements figurants dans le tableau suivant.

<i>Financements anticipés (en € courants)</i>		Périmètre de maîtrise d'ouvrage		
		SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total
Etudes AVP	Etat (AFIT France)	5 374 500	895 500	6 270 000
	Région Hauts-de-France	5 374 500	895 500	6 270 000
	Total AVP	10 749 000	1 791 000	12 540 000
Etudes PRO	Etat (AFIT France)	7 935 000	815 000	8 750 000
	Région Hauts-de-France	7 935 000	815 000	8 750 000
	Total PRO	15 870 000	1 630 000	17 500 000
CFI-relais	Etat (AFIT France)	30 000 000	0	30 000 000
	Région Hauts-de-France	0	0	0
	Total CFI-relais	30 000 000	0	30 000 000
Total	Etat (AFIT France)	43 309 500	1 710 500	45 020 000
	Région Hauts-de-France	13 309 500	1 710 500	15 020 000
	Total	56 619 000	3 421 000	60 040 000

Afin de rétablir les équilibres du plan de financement, les conditions de calculs des appels de fonds visés à l'article 12 des « Conditions Générales » tiendront compte des modalités ci-après.

Appels de fonds relatifs aux travaux principaux (phase REA hors CFI-relais)

La participation prise en compte pour l'établissement des appels de fonds au titre de la présente Convention est calculée :

- sur la base du Besoin de Financement de la phase REA, hors acquisitions foncières et travaux préparatoires faisant l'objet de la convention de financement spécifique dite « CFI-relais » ;
- par application, sur ce montant, des clés de répartition telles que définies à l'article 4.4.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Appels de fonds de régularisation des avances consenties par l'Etat et par la Région Hauts-de-France

Afin de régulariser les avances consenties par l'Etat (AFIT France) et la Région Hauts-de-France au titre des études de niveau d'avant-projet et projet (AVP et PRO), des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (CFI-relais), il est procédé à des appels de fonds dont le montant total correspond à la différence entre :

- le montant des dépenses engagées au titre des trois conventions visées au 3ème alinéa du présent article, multiplié par les clés de répartition telles que définies à l'article 4.4 ;
- les versements effectués, le cas échéant, au titre de l'exécution desdites conventions.

Concernant les collectivités territoriales, cette régularisation prend la forme de trois appels de fonds émis en 2025, 2026, 2027, à hauteur d'un tiers du montant total dû par chaque cofinanceurs. Concernant l'Etat, le montant total de cette régularisation est déduit, dans les mêmes conditions, de ses autres appels de fonds au titre de la Convention.

Les montants prévisionnels de ces appels de fonds figurent en Annexe 4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

Dispositif de prise en charge par l'Etat des montants dus par la Région Hauts-de-France pour l'année 2024

De manière exceptionnelle, l'Etat avancera les montants dus par la Région Hauts-de-France pour l'année 2024, évalués de manière prévisionnelle à un montant total de 25 841 998 € courants HT.

Afin de régulariser cette situation, les montants des appels de fonds de la Région Hauts-de-France seront majorés d'un tiers du montant constaté de cette avance pour chacune des années 2025, 2026 et 2027. Les montants des appels de fonds de l'Etat seront diminués d'autant dans les mêmes conditions.

Dispositions diverses relatives aux appels de fonds

Les Financeurs Publics s'engagent à régler les sommes dues dans un délai de 45 jours à compter de la réception des appels de fonds.

Pour l'application du premier tiret de l'article 12.1 des « Conditions générales », SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions veillent à ce que l'avancement des travaux pris en compte pour l'établissement des appels de fonds jusqu'à 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public soit déterminé sur la base des dépenses comptabilisées par les maîtres d'ouvrage à la date d'émission des appels de fonds. Un bilan de ces dépenses comptabilisés, faisant apparaître les principaux postes de ces dépenses ainsi que les montants associés, est joint aux appels de fonds.

Le niveau de détail des pièces justificatives accompagnant les appels de fonds portant sur les versements d'acomptes ainsi que pour le versement du solde, fait l'objet d'échanges et d'un accord dans le cadre du comité technique et financier institué à l'article 6.3 des « Conditions générales ».

6.2 Entrée en vigueur et délais de caducité

La Convention de Financement prend effet à la date de signature de celle-ci par la dernière des Parties. Elle prend fin au terme de son exécution administrative.

En complément des dispositions des articles 7.5 et 14 des « Conditions Générales », les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report, dans un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement ;
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements, soit d'une justification de son report, dans un délai de 36 mois à compter de la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe 3 « Délais prévisionnels » de la Convention de Financement.

Il résulte de cette dernière disposition que les financements seront caducs au plus tard le 31 juillet 2029. La caducité des financements entraîne la caducité de la convention. Sur justification du maître d'ouvrage avant la date de caducité, et après accord des Parties, ce délai peut être prolongé. Un avenant est alors conclu avant la date de caducité

Article 7. Notifications – Contacts

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

[A compléter]

Fait, en X exemplaires originaux,

**Visa du Contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de
France,**

Le Président du Conseil d'Administration

A [X], le [X]

[A compléter]

Pour l'Etat,

Le Directeur général des infrastructures, des
transports et des mobilités

A [X], le [X]

Pour l'Etat,

Le Préfet de la région Hauts-de-France,
Préfet du Nord

A [X], le [X]

Rodolphe GINTZ

Bertrand GAUME

Pour la Région Hauts-de-France,

Le Président du Conseil régional

A [X], le [X]

Xavier BERTRAND

Pour le Conseil départemental de la Somme,

Le Président du Conseil départemental

A [X], le [X]

Stéphane HAUSSOULIER

Pour le Conseil départemental de l'Oise,

La Présidente du Conseil départemental

A [X], le [X]

Nadège LEFEBVRE

Pour la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Alain GEST

Pour la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Jean-Claude VILLEMMAIN

Pour la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne,

Le Président de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Philippe MARINI

Pour la Communauté d'agglomération du Beauvaisis,

La Présidente de la Communauté d'agglomération

A [X], le [X]

Caroline CAYEUX

Pour la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

François DESHAYES

Pour ma Communauté de communes du Clermontois,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Lionel OLLIVIER

Pour la Communauté de communes du Liencourtois, dite la Vallée dorée,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Olivier FERREIRA

Pour la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Arnaud DUMONTIER

Pour la Communauté de communes de Senlis Sud Oise,

Le Président de la Communauté de communes

A [X], le [X]

Guillaume MARECHAL

Pour SNCF Réseau,

La Président-Directeur général

A [X], le [X]

Pour SNCF Gares & Connexions,

La Directrice générale

A [X], le [X]

Matthieu CHABANEL

Marlène DOLVECK



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1-BIS

CONSISTANCE DETAILLEE DU PROJET

1 - Présentation du projet d'ensemble

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val-d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV, aéroport Paris-Charles-de-Gaulle terminal 2.

La liaison ferroviaire a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (Trains aptes à la Grande Vitesse (TaGV) et Transport Express régional (TER)), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val-d'Oise ;
- Développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy CDG 2 TGV ;
- Améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au Nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise) ;
- Proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe.

Enfin, en favorisant le report modal vers le ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Consistant en un maillage du réseau ferroviaire, avec un barreau en tracé neuf de quelques kilomètres (environs 6,5 km) et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent (dits « aménagements connexes »), le projet est constitué de plusieurs opérations, réparties selon deux phases de réalisation :

Phase 1

La phase 1, dont les travaux sont l'objet de la présente Convention de financement, comporte :

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, comprenant notamment l'adaptation de la signalisation de la ligne, la création d'un poste de sectionnement électrique ainsi que l'électrification de trois voies de remisage en gare d'Amiens ;
- La création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV ainsi que des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la création de nouveaux quais ainsi que d'une passerelle et des circulations verticales permettant d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville ;
- La création d'un écopont en forêt de Chantilly ;

- Les adaptations de la signalisation existante nécessaire à l'intégration du projet dans le réseau adjacent, comprenant le renouvellement de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion, ainsi que des adaptations du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille.

Phase 2

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera pleinement opérationnel à la mise en service de la première phase. Une seconde phase, comprenant des investissements complémentaires d'ampleur limitée visant à répondre à l'évolution des trafics et dont les travaux ne sont pas couverts par la présente Convention de financement, sera mise en œuvre à un horizon ultérieur à définir, lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera.

- La création d'un doublet de voies via le prolongement des voies nouvelles entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil jusqu'à la gare de Surveilliers-Fosses ;
- La création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux.

2 – Section de ligne nouvelle

La section de ligne nouvelle est une ligne électrifiée à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion au Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville.

Pour concevoir la section de ligne nouvelle, SNCF Réseau a mis en œuvre les caractéristiques géométriques consignées dans les référentiels techniques nationaux, respectant ainsi les exigences de sécurité. Ces référentiels édictés pour garantir la sécurité, le confort des voyageurs et la pérennité de l'infrastructure ferroviaire, constituent le cadre dans lequel s'inscrit sa conception.

La ligne sera interopérable et respectera les STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) établies au niveau européen.

Compte tenu du volume des circulations ferroviaires tant sur la LGV d'interconnexion que sur la ligne Paris-Creil-Amiens, les raccordements aux extrémités de la section de ligne nouvelle Roissy- Picardie sont conçus en dénivelé. Après le franchissement de la LGV Nord, le projet traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 m environ, par un remblai de 6 à 10 m de hauteur ; il franchit l'autoroute A1 en passage supérieur également. Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil-Amiens, la ligne nouvelle est en déblai de plus en plus marqué, avec une profondeur pouvant aller jusqu'à 12 m environ.

Les principales caractéristiques de la ligne nouvelle sont présentées ci-après (Figure 2).

Raccordement à la ligne LGV d'interconnexion et le triangle de Vémars

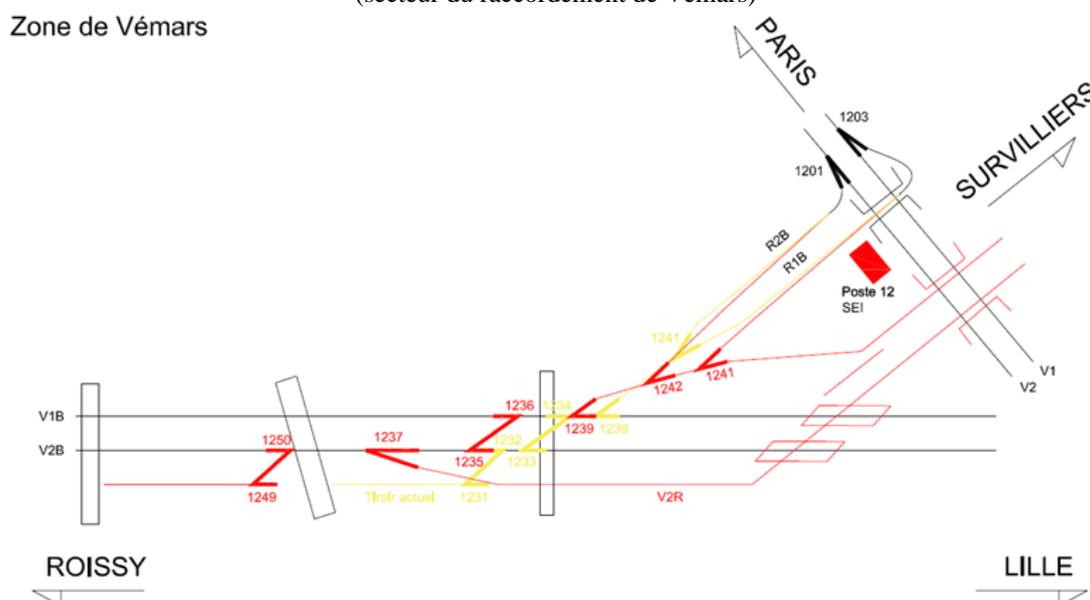
La ligne nouvelle se branche sur la LGV d'interconnexion sur les communes d'Épiais-lès-Louvres et de Chennevières-lès-Louvres, au Sud du nœud ferroviaire formé par les branchements de la LGV d'interconnexion sur la LGV Nord couramment dénommé « triangle de Vémars ».

Au regard des contraintes de tracé ferroviaire, les branchements des deux voies de la ligne nouvelle de part et d'autre de la LGV nécessitent des modifications importantes des installations existantes :

- La reconstitution d'une voie de service « tiroir de maintenance », actuellement située au Nord de la RD165 ; sa nouvelle position se situe environ 500 m plus au Sud, entre la RD84 et la RD165. Cette nouvelle position permet les branchements des voies nouvelles ;
- Le déplacement d'une communication entre les deux voies de la LGV d'interconnexion ;
- La modification d'un appui du pont-route situé à Chennevières-lès-Louvres (PK3 + 093 de la LGV d'interconnexion), sans modification du tablier et du chemin d'exploitation agricole ;
- La reprise partielle du branchement des voies de la branche Sud-Est du triangle, qui permet les relations entre la LGV d'interconnexion et la LGV Nord depuis et vers Paris ;
- Le franchissement des deux voies de la LGV d'interconnexion par la mise en place de deux ouvrages d'art nommés « sauts de mouton » ;
- Le rétablissement du bassin d'écêtement existant au sein du triangle de Vémars via la création d'un bassin d'un volume total de 35 000 m³ utile ;
- La création de deux bassins au sein du faisceau ferroviaire existant ;
- Le franchissement de la LGV Nord à Vémars par un pont-rail.

La figure ci-dessous schématise les installations projetées :

Figure 1 - Schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées
(secteur du raccordement de Vémars)



Section de ligne nouvelle

Après le franchissement de la LGV Nord, la ligne nouvelle traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 mètres environ, par un remblai variant entre 6 et 10 mètres de hauteur du PK 1,95 V2R au PK 2,55 V2R en fonction des côtes du terrain naturel, cette hauteur augmentant ensuite au niveau du bois qui se développe au niveau du vallon emprunté par le ru de la Michelette et la RD9 (passage au droit du ball-trap).

Un merlon acoustique et paysager accolé au versant nord du remblai ferroviaire est prévu sur une longueur de 600 mètres environ, en regard des premières habitations de la commune de Vémars. Ce merlon permet une insertion paysagère qualitative de la ligne nouvelle tout en y intégrant des aménagements paysagers en faveur de la biodiversité. Il permet également de limiter la diffusion du bruit produit au contact rail-roues des trains, dans une démarche globale de développement durable. Le réseau d'irrigation et un chemin d'exploitation agricole, utilisés également pour accéder au triangle de Vémars, seront rétablis.

Après le franchissement de la plaine agricole de Vémars, la ligne nouvelle traverse une zone de dépression en partie boisée. Dans cette zone, le profil en long de la ligne, imposé par le franchissement de la LGV Nord et de l'A1 à un kilomètre de distance, dépasse le terrain naturel de 8 mètres jusqu'à 19 mètres au niveau du franchissement du ru de la Michelette, cours d'eau fortement anthropisé qui s'écoule au fond du vallon. Un bassin de gestion des eaux est implanté dans l'emprise du ball-trap. Le franchissement de la RD9, du ru de la Michelette ainsi que d'une piste d'accès à un ball-trap, est réalisé au moyen d'un pont-rail de 90 mètres de longueur.

Après le passage du vallon boisé où s'écoule le ru de la Michelette et passe la RD9, la ligne nouvelle franchit l'autoroute A1 en marge d'une zone agricole enserrée entre cet axe routier et les zones boisées attenantes. La solution retenue est un pont-rail de 80 mètres constitué d'un tablier à quatre travées continues. L'ouvrage est dimensionné pour franchir les 2x3 voies et les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute. Un appui est positionné dans le terre-plein central. Cet ouvrage est situé dans une zone où la ligne nouvelle est en remblai d'une hauteur de 5 mètres environ.

A l'Ouest de l'A1, la hauteur de remblai est d'environ 3 à 4 mètres au passage en zone agricole, avant d'augmenter rapidement à la traversée du vallon du bois d'Argenteuil, jusqu'à 17 mètres maximum. Sur cette section, les aménagements prévus sont les suivants :

- Un ouvrage mixte, passage grande faune et rétablissement du chemin forestier, permettant également l'écoulement des eaux ;
- Quatre bassins de gestion des eaux à créer ;
- Une fosse de dissipation ;
- Une section de séparation d'alimentation électrique ;
- Un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de chemins agricoles ;
- Un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de la RD317.

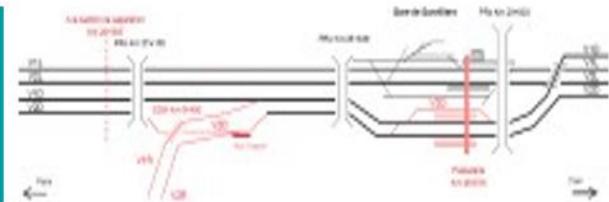
Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil, la ligne nouvelle est en déblai de plus en plus marqué, avec une profondeur allant jusqu'à 14 mètres environ.

La figure ci-après reprend les principales caractéristiques du tracé retenu au stade des études d'avant-projet détaillé (Figure 2).

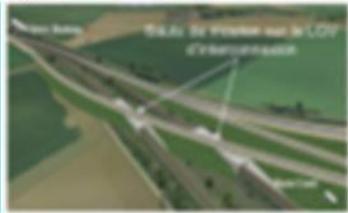
Figure 2 – Tracé de la ligne nouvelle au stade des études d'avant-projet détaillé

LE TRACÉ DE LA LIGNE NOUVELLE

Raccordement à la ligne Paris-Creil



Raccordement complexe dans le triangle de Vémars



Section de ligne nouvelle :
5 ponts-rails (dont A1)
3 ponts-routes
1,75 millions de m3 à excaver

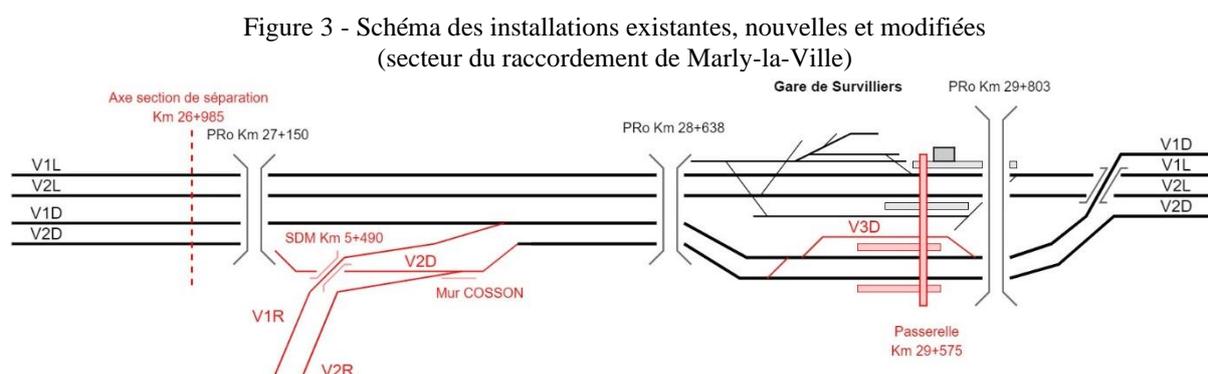


Raccordement sur la ligne Paris-Creil

Le raccordement sur la ligne Paris-Creil est assuré par le dévoiement ponctuel de la voie V1D existante, la réalisation d'un saut de mouton situé au PK 6 V2R dans une zone en déblai d'environ 10 mètres ainsi que le déplacement de la voie V2D pour passer sous l'ouvrage du saut de mouton nouvellement aménagé.

Le Chemin des Peupliers, intercepté par la ligne nouvelle, sera rétabli par deux pont-route qui surplomberont la ligne nouvelle.

La figure ci-dessous schématise les voies à créer (Figure3).



Aménagement d'une plateforme technique à Marly-la-Ville

Une plateforme technique est installée au niveau du raccordement de Marly-la-Ville, dans une zone en triangle enclavée rendue difficile pour l'exploitation agricole.

Elle comprend un dispositif de sectionnement électrique pour permettre un meilleur équilibre dans l'alimentation des voies ferrées entre les zones alimentées par la sous-station électrique de Gonesse, d'une part, et la sous-station de Creil, d'autre part. En outre, un bâtiment technique (poste SIG) d'une superficie de 10 à 20 m² regroupe les appareillages de commande et de contrôle. Enfin, une antenne GSM-R complète l'équipement de la plateforme technique afin d'assurer la couverture radio sur la ligne nouvelle.

Signalisation ferroviaire

La ligne nouvelle sera équipée d'une double signalisation ERTMS niveau 2 et TVM 430, ce qui représente une évolution notable par rapport aux études de niveau avant-projet sommaire (APS), qui renaient un simple équipement en BAL/KVB à sa mise en service.

Cette évolution permettra de répondre aux spécifications des matériels roulants qui emprunteront la future liaison (rames Régio2N bistandards et TGV Réseau) ainsi qu'à la nécessité de se conformer aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et de préserver l'éligibilité du projet à des financements européens.

Par ailleurs, la création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie nécessite la création d'un nouveau Poste PAI de type ARGOS (PAI de troisième génération), qui sera télécommandé depuis le poste 1GL de Paris-Nord via la création d'une IHM MISTRAL dédiée à la commande du nouveau poste.

Synthèse des principales caractéristiques de la section de ligne nouvelle

Voies ferrées à créer et modifiées

- Environ 6,5 km de ligne nouvelle électrifiée à 2 voies à créer, parcourable à 160 km/h ;
- Environ 4 km - en cumulé - de voies existantes à déplacer sur la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens, deux voies de service (800 m environ en cumulé) à supprimer en gare de Survilliers-Fosses.

Ouvrages d'art

- Trois sauts de mouton à créer (dénivellations de décroisement des flux ferroviaires aux raccordements avec les lignes existantes) :
 - deux pour le franchissement de la LGV d'interconnexion à Vémars ;
 - un pour le franchissement de la ligne Paris-Creil-Amiens.
- Cinq ponts-rail à créer (ouvrage supportant une voie ferrée passant au-dessus d'une voie routière) :
 - Franchissements de la LGV Nord et du chemin d'exploitation au sud de la LGV Nord ;
 - Franchissement du chemin d'exploitation agricole et d'accès au triangle de Vémars ;
 - Franchissement de la RD 9 et du chemin d'accès du Ball trap ;
 - Franchissement de l'A1 ;
 - Franchissement chemin forestier à Vémars/ Villeron.
- Trois ponts-route à créer (voirie routière passant au-dessus de la voie ferrée) :
 - Chemin d'exploitation agricole à Villeron ;
 - RD 317 ;
 - Chemin des Peupliers à Marly-la-Ville.
- Un pont-route existant à modifier : modification d'un appui (culée) pour le passage de la voie V2R de la ligne nouvelle à Chennevières-les-Louvres.
- Deux quais et une passerelle piétonne à créer en gare de Survilliers-Fosses.
- Un quai et les circulations permettant l'accès à ce quai en gare de Roissy CDG 2 TGV.

Besoins de terrassements (chiffres arrondis)

- 1,75 millions de m³ de matériaux (hors terre végétale) à excaver pour la réalisation de la plateforme en déblai et les bassins hydrauliques ;
- 0,7 millions de m³ de matériaux (hors terre végétale) à mobiliser pour la réalisation de la plateforme en remblai, du merlon accolé et des aménagements divers ;
- 1,05 millions de m³ de matériaux excédentaires (hors terre végétale) à réemployer en dehors du projet ou à mettre en dépôt.

Aménagements hydrauliques

- Un cours d'eau franchi ; le ru de la Michelette, sur la commune de Vémars ;
- Le réseau d'assainissement de la ligne nouvelle (drainage longitudinal et ouvrages de traversée) à créer ;

- Trois bassins existants à reconfigurer au niveau du raccordement sur la LGV d'interconnexion, dont un au sein du triangle de Vémars ;
- Quatre bassins à créer en sortie du déblai à Villeron ;
- Une zone de dissipation en sortie du passage grande faune ;
- Un bassin à créer au niveau de la ligne en remblai à Vémars (bassin situé en lisière est du bois d'Argenteuil) ;
- Un bassin au niveau du ball-trap, sur Vémars ;
- Deux bassins au niveau du raccordement de Marly-la-Ville ;
- Un bassin et une noue en gare de Survilliers-Fosses.

Rétablissements de voiries et création d'accès

- Création de cinq accès pour l'entretien des aménagements et installations prévus par le projet à :
 - Chennevières-lès-Louvres, pour accéder au tiroir de maintenance ;
 - Vémars, pour l'entretien des bassins hydrauliques du triangle de Vémars, celui situé en lisière est du bois d'Argenteuil, et de la section de séparation électrique et plateforme d'accès pour les engins rail/route ;
 - Villeron, pour l'entretien des bassins hydrauliques ;
 - Marly-la-Ville, pour l'accès à la plateforme abritant le poste de signalisation, l'antenne GSM-R et la section de séparation électrique.
- Rétablissements des voiries et chemins suivants :
 - Chemin agricole à l'Est des voies à Epiais-lès-Louvres et Vémars ;
 - Chemin agricole et de maintenance SNCF en plaine de Vémars ;
 - Accès au ball-trap à Vémars ;
 - RD 9 ;
 - Autoroute A1 ;
 - Chemin agricole à l'Ouest de l'autoroute A1 ;
 - Chemin agricole et d'exploitation au sein du bois d'Argenteuil à Villeron ;
 - Un des deux chemins agricoles en plaine de Villeron (l'autre est rabattu) ;
 - RD 317 à Villeron ;
 - Chemin des Peupliers à Marly-la-Ville.

Aménagements écologiques et paysagers

- Un passage grande faune et des passages petite faune créés ;
- Un merlon acoustique et paysager de 600 m environ, végétalisé et accolé côté Nord au remblai dans la plaine de Vémars, entre l'ouvrage de franchissement de la ligne grande vitesse et la lisière du boisement du ball-trap ;
- Un rideau végétal sur 700 m, côté Sud de la ligne nouvelle dans la plaine de Villeron ;
- Insertion paysagère des ouvrages hydrauliques ;
- Traitement paysager et végétalisation des parcelles enclavées rendues difficilement exploitables par l'agriculture ;
- Traitement paysager et végétalisation de la plateforme technique à Marly-la-Ville.

3 – Aménagements en gare de Survilliers-Fosses

Le projet comprend des aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la réalisation de nouveaux quais, d'une passerelle permettant aux voyageurs d'accéder à ces quais, d'assurer l'interconnexion avec le RER D et d'établir un lien ville-ville, ainsi que l'adaptation de la signalisation des lignes existantes aux raccordements.

La desserte de la gare de Survilliers-Fosses par les TER Roissy-Picardie sera assurée via des voies et quais nouveaux, situés de part et d'autre des voies directes existantes. La création d'un des quais implique la suppression de deux voies de services (non nécessaires au fonctionnement des activités fret) situées entre les voies directes et les voies utilisées par le RER D. L'espace nécessaire à la création du second quai est créé en adaptant le talus ferroviaire existant.

Le positionnement des quais nouveaux est calé le plus au Nord possible, en tenant compte des contraintes liées à l'implantation de la signalisation ferroviaire et de façon à éviter tout impact sur l'ouvrage de franchissement supportant la RD922 (pont-route) et le tracé des voies existantes plus au Nord. Le plan des aménagements est présenté ci-dessous (Figures 4 et 5).

Figure 4 - Nouveaux quais et nouvelle passerelle en gare Survilliers-Fosses - Élévation de la passerelle et principe d'implantation des circulations verticales

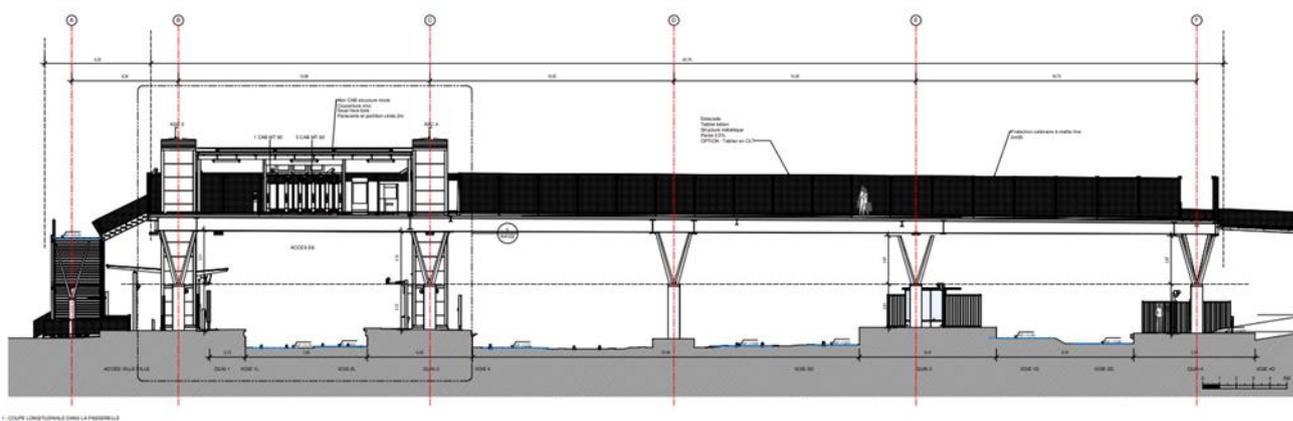
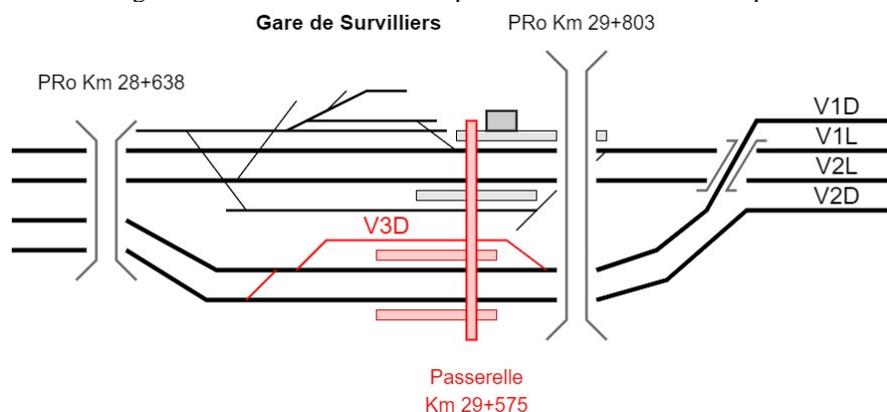


Figure 5 - Positionnement de la passerelle et des nouveaux quais



L'accès aux nouveaux quais et les correspondances entre les quais RER D et les quais TER sont assurés par une nouvelle passerelle, de 4 mètres de large et d'environ 80 mètres de long. Cette passerelle est équipée d'un escalier fixe et d'un ascenseur (capacité 1000 kg) par quai, permettant ainsi d'assurer l'accessibilité des nouveaux quais aux personnes à mobilité réduite (PMR) en toute autonomie.

L'accessibilité PMR de la partie existante de la gare a, quant à elle, été réalisée dans le cadre du programme de mise en accessibilité des gares d'Île-de-France. La passerelle comporte deux estacades qui accueillent les équipements de billetterie automatique.

La passerelle comportera également un prolongement vers l'Est, sous la forme d'une rampe d'une largeur de 2 mètres et d'une longueur de 65 mètres environ, afin d'établir un lien ville-ville.

La disposition des accès côté parvis de la gare sera précisée lors des études de détail ultérieures.

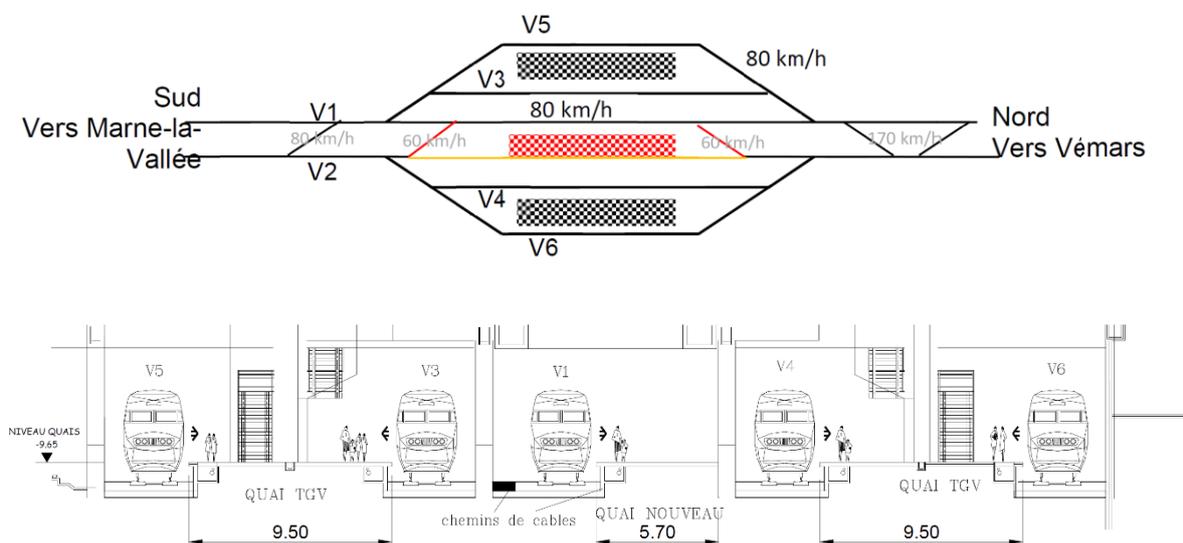
4 – Aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie intègre des aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV pour l'accueil des rames TER Roissy-Picardie. Une cinquième voie à quai est créée en lieu et place des voies passantes centrales (Figure 6), complétée par la réalisation des circulations verticales nécessaires à l'accès de ce nouveau quai.

La solution retenue pour l'augmentation de la capacité de la gare pour l'accueil des TER préserve des réserves de capacité ferroviaire importantes pour le développement du trafic grande vitesse sur le long terme au regard des perspectives identifiées. Elle consiste à :

- Supprimer une des deux voies centrales ;
- Créer un nouveau quai desservant la voie conservée, de 5,7 mètres de large entre cette dernière et la file d'appui attenante ;
- Créer des branchements en avant-gare pour éviter les cisaillements de contresens.

Figure 6 – Aménagements projetés en gare de Roissy CDG 2 TGV
(ajouts en rouge, suppression en orange)



Les accès au nouveau quai seront assurés à minima par l'implantation de circulations verticales sur chacune des estacades TGV existantes, de façon symétrique côté Sud et côté Nord :

- Un escalier fixe et un escalier mécanique en extrémité des estacades existantes, dans l'alignement des escaliers mécaniques existants ;
- Un escalier fixe et un escalier mécanique implantés dans une trémie percée dans l'estacade existante ;
- Un ascenseur positionné dans l'alignement des ascenseurs existants, par le percement d'une trémie dans le plancher du niveau gare.

Le nouveau quai étant situé dans un établissement recevant du public (ERP), soumis à une réglementation spécifique, son évacuation en cas de sinistre doit pouvoir être assurée en moins de 10 minutes.

Le principe d'évacuation des quais existants est reconduit pour le nouveau quai et son évacuation pourra donc être assurée pour partie par les accès commerciaux vers les issues de secours situées en partie centrale au niveau gare (dont la capacité d'évacuation devra être, si nécessaire, augmentée) ainsi que par le prolongement du souterrain existant.

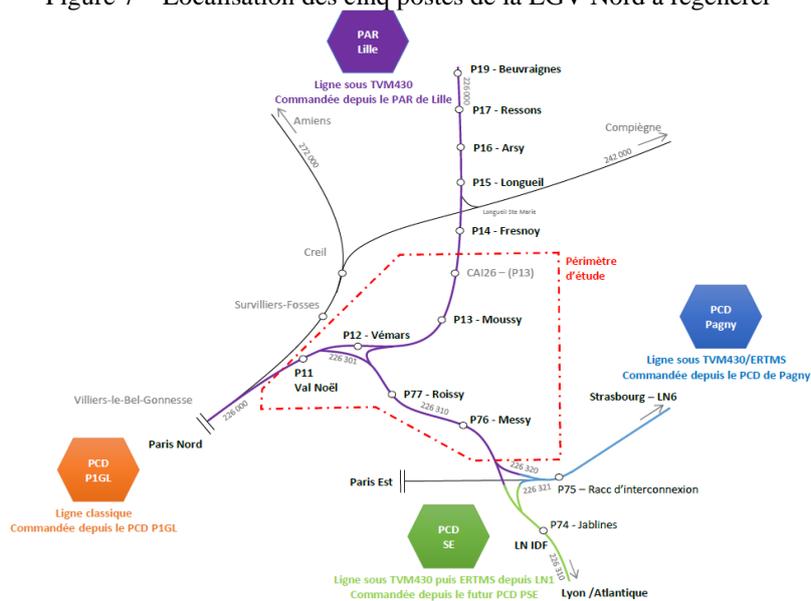
5 – Adaptation de la signalisation existante : régénération de cinq postes de signalisation de la LGV Nord et adaptations du PAR de Lille

La réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie impose ainsi le remplacement de cinq postes de signalisation du secteur ainsi que la mise en place d'un poste de commande contrôle (Mistral NG) assurant l'interface avec le Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) de Lille.

Ces cinq postes de signalisation, de technologie type PRCI-MCKT, seront remplacés par des postes dernière génération de type SEI+ LGV. La technologie SEI+ est compatible avec l'ERTMS de niveau 2 qui sera déployé dans le cadre du projet en superposition avec la TVM430 pour les circulations en provenance et à destination de la ligne nouvelle jusque Roissy, mais également avec les systèmes de signalisation de cabine existants (TVM430).

Les cinq postes concernés sont ceux de Noël (P11), Vémars (P12), Moussy (P13), Roissy TGV (P77) et Messy (P76) (Figure 7). Les travaux principaux porteront sur la dépose de toutes installations existantes dans les postes concernés, la création et l'aménagement des nouveaux bâtiments et l'installation du système SEI+ LGV.

Figure 7 – Localisation des cinq postes de la LGV Nord à régénérer



Ces postes sont télécommandés depuis le poste d'aiguillage et de régulation (PAR) de Lille qui assure la commande des itinéraires, le contrôle des installations de sécurité et le suivi des trains. La régénération des cinq postes de signalisation de la LGV Nord impose donc des modifications du PAR, avec le déploiement partiel de la technologie MISTRAL NG (système de commande/contrôle et d'aide à l'exploitation des installations de signalisation).

6 – Aménagements en gare d'Amiens

Afin d'augmenter les capacités en remisage de matériel électrique dans le complexe ferroviaire d'Amiens, il est prévu d'aménager trois voies du groupe II (voies 7, 8 et 9) du faisceau Amiens Marchandises. Celui-ci se situe environ à 500 mètres à l'Est des quais de la gare voyageurs.

Ces voies ont une longueur de 500 mètres environ chacune et ne sont que partiellement électrifiées, côté Paris. Elles présentent l'avantage d'être aujourd'hui peu utilisées (occasionnellement par des trains de fret) et de permettre des mises à quai directes, tout comme les voies du groupe I situées juste à côté et affectées au stationnement de matériel voyageurs électrique

6 – Ecopont en forêt de Chantilly

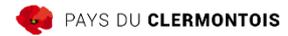
Le projet de liaison ferroviaire intègre la réalisation d'un écopont (passage grande faune supérieur) en forêt de Chantilly, sur la commune d'Orry-la-Ville (Oise). La réalisation de cette mesure d'accompagnement du territoire en faveur de la biodiversité interviendra dans le même calendrier que les travaux de création de la ligne nouvelle et ses raccordements.

Ce passage grande faune doit franchir en passage supérieur la ligne existante Paris-Creil-Amiens. Il se situe, comme la ligne ferroviaire dans ce secteur, dans le périmètre du site classé du Domaine de Chantilly, propriété de l'Institut de France.

Au regard de la topographie et des espèces fréquentant le secteur étudié, cet ouvrage devra être un passage adapté aux déplacements quotidiens de la petite, moyenne et grande faune terrestre et volante.

A ce stade des études de conception, la solution privilégiée est celle d'un ouvrage comportant une travée de portée maximale d'environ 32 m et d'une largeur de 30 m. Il comprendra un aménagement végétal attractif pour la faune assurant sa meilleure fonctionnalité. Des dispositifs permettront d'en limiter l'accès aux promeneurs et aux engins à moteur.

Il fera l'objet d'un traitement architectural permettant d'assurer sa meilleure insertion dans l'environnement forestier.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 1-TER

CAHIER DES HYPOTHESES

Cette annexe énumère et décrit les principales hypothèses qui déterminent les conditions d'atteinte des performances attendues du projet, de son planning et de son coût. Leur redéfinition ou leur modification est susceptible d'impacter tout ou partie des objectifs attendus.

Procédures administratives préalables à l'engagement des travaux

Le respect du calendrier prévisionnel inscrit dans la présente Convention repose sur les hypothèses ci-après en termes d'accomplissement des procédures administratives.

L'obtention des actes requis dans les temps est une condition impérative du respect du calendrier prévisionnel. Le respect du planning des travaux suppose également que ces actes ne fassent l'objet d'aucune annulation durant le déroulé du projet dans le cadre de procédures contentieuses.

Les principales procédures administratives sont rappelées ci-après, de manière non exhaustive.

Obtention de l'arrêté préfectoral relatif aux autorisations environnementales (loi sur l'eau, dérogations à l'atteinte aux espèces protégées, défrichement) pour la ligne nouvelle, ses raccordements et les travaux en gares

L'adoption de cet arrêté est une condition du lancement des travaux principaux prévu en janvier 2024, avec notamment l'engagement des travaux de terrassement du raccordement de Marly-la-Ville.

L'Etat a été saisi d'un premier dossier de demande d'autorisation le 12 août 2022, ainsi que d'une saisine complémentaire le 23 décembre 2022, afin d'intégrer les demandes de compléments formulées par les services instructeurs. L'Autorité environnementale et le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) ont respectivement émis leurs avis le 9 mars 2023 et le 24 mars 2023.

L'instruction s'est poursuivie avec la tenue d'une enquête publique en juin 2023, conduisant à l'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral portant autorisation environnementale du projet le 16 octobre 2023.

Opérations d'archéologie préventive

Le projet a fait l'objet, le 7 avril 2021, d'un arrêté préfectoral prescrivant la réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive. La réalisation de ce diagnostic a par la suite été confiée à l'INRAP. Ce diagnostic a fait l'objet, le 18 août 2022, de trois arrêtés préfectoraux d'occupation temporaire (un par commune concernée), afin d'autoriser SNCF Réseau à pénétrer sur les parcelles à défaut d'accord amiable avec les propriétaires.

Ces diagnostics se sont tenus du 17 avril au 7 juillet 2023. A l'issue de cette phase de diagnostic, le préfet de la région Ile-de-France a prescrit, par arrêté en date du 21 février 2024, la réalisation de fouilles archéologiques dans le secteur du triangle de Vémars, conduisant à une libération des emprises concernées à l'été 2024.

Le respect du calendrier prévisionnel du projet suppose que ces opérations soient circonscrites à des secteurs d'étendue limitée de sorte que les opérations de fouilles ne perturbent pas le déroulement des travaux de terrassement du raccordement de Marly-la-Ville puis de la ligne nouvelle et puissent se dérouler en parallèle.

Maîtrise foncière

SNCF Réseau privilégie l'accord à l'amiable avec les propriétaires pour les acquisitions des emprises de la nouvelle infrastructure. Parallèlement, SNCF Réseau poursuit la mise en œuvre des procédures d'expropriation dans le cas où cette solution s'avérerait nécessaire. A cette fin, une enquête parcellaire s'est tenue du 17 avril au 5 mai 2023.

La maîtrise foncière des terrains reste un préalable au lancement des travaux principaux, notamment ceux du raccordement de Marly-la-Ville puis de la ligne nouvelle. Le respect des dates d'engagement de ces travaux est donc conditionné, le cas échéant, au bon achèvement de procédures d'expropriation, dont la mise en œuvre requiert des décisions des autorités administrative et judiciaire.

Limitation de l'impact acoustique du projet

Le programme du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, respecte la réglementation en matière de bruit ferroviaire en vigueur lors du prononcé de la déclaration d'utilité publique intervenue en janvier 2022, puis des études d'avant-projet détaillées conduites par SNCF Réseau entre 2020 et 2022.

Du fait notamment du choix du tracé, le plus éloigné possible des secteurs urbanisés de Vémars et de Villeron, les nuisances sonores générées par le projet apparaissent très nettement inférieures aux seuils fixés par la réglementation en vigueur, même en retenant un volume de trafic très supérieur au niveau actuellement prévu.

Pour autant, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, la commission d'enquête a confirmé l'existence d'une sensibilité particulière sur cette question. SNCF Réseau a donc pris acte de la position de la commission d'enquête et s'est attaché à définir des mesures additionnelles localisées permettant de répondre à ces préoccupations, dans le respect des contraintes techniques et économiques du projet.

Les impacts acoustiques du projet seront ainsi réduits grâce à la mise en place d'un merlon acoustique et paysager sur le versant nord de la ligne nouvelle en plaine de Vémars, secteur où la ligne se situe en remblai et où la sensibilité est donc la plus forte. Par ailleurs, les ouvrages d'art de franchissement de l'A1 et de la RD9 seront équipés d'écrans bas intégrés à la structure des ouvrages, de manière à limiter les nuisances sonores.

Enfin, un impact acoustique a été identifié pour le premier front bâti à Fosses au droit de la gare. L'isolation phonique des six bâtiments concernés, représentant 68 logements, a été retenue et sera réalisée au moyen d'un remplacement des menuiseries.

Insertion paysagère du projet dans son environnement

La bonne insertion paysagère de la ligne nouvelle dans son environnement est également un enjeu majeur qui a été réaffirmé lors de l'enquête d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique a été l'occasion de renforcer la prise en compte de cet aspect grâce à la mise en place du merlon dans le secteur de Vémars, qui sera végétalisé afin d'assurer une continuité visuelle avec le terrain naturel, ainsi qu'à la réalisation d'un rideau de végétation au droit de la commune de Villeron, secteur où la ligne se situe en remblais. Le modelé agricole de 20 ha envisagé en plaine de Vémars, et qui faisait l'objet d'une forte opposition de la part de la profession agricole, est, quant à lui, définitivement abandonné.

Mise en place du financement

Préalablement à la conclusion de la présente Convention de financement, SNCF Réseau a conduit les études de niveau avant-projet détaillé et de niveau projet dans le cadre de conventions de financement spécifiques, dont les caractéristiques sont rappelées à l'article 5 des « Conditions particulières ».

En outre, une convention de financement spécifique a été conclue entre SNCF Réseau et l'Etat afin de financer les acquisitions foncières et les travaux préparatoires relatifs à la première phase de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy.

En anticipation de la conclusion de la présente Convention de financement portant sur la première phase de réalisation (REA) de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, et en accord avec l'Etat, SNCF a notamment procédé à :

- L'attribution du marché de conception/réalisation de la ligne nouvelle le 17 novembre 2023, dont la procédure de dévolution (établissement des documents contractuels, conduite de la procédure jusqu'à son attribution, incluant l'analyse technique et financière des offres des candidats ainsi que l'indemnisation des candidats non retenus) a été financée dans le cadre des études de niveau projet (PRO) ;
- L'attribution des marchés de travaux pour lesquels les dossiers de consultation des entreprises ont été préparés dans le cadre des études niveau projet (PRO), notamment s'agissant du marché relatif à la réalisation des ouvrages d'art et ouvrages en terre pour les raccordements de Marly-la-Ville et Vémars et du marché relatif aux travaux de caténaires sur la ligne Paris-Creil et sur le raccordement de Marly-la-Ville.

De manière générale, le bon avancement du projet selon le calendrier prévisionnel figurant dans la présente Convention de financement est subordonné à la mise à disposition des financements publics nécessaires à la réalisation des travaux dans les conditions détaillées dans les « Conditions générales », et notamment son article 10, ainsi que dans les « Conditions particulières ».

Indices d'actualisation des prix

Le Besoin en financement de la phase de réalisation (REA), figurant à l'article 3 des « Conditions particulières », repose sur des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l'établissement de la Convention (novembre 2023) :

- Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
- Indice ING (MOE et MOA) : 2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.

Les évolutions réellement constatées durant l'exécution de la présente Convention conduiront à faire évoluer ce Besoin de financement dans les conditions fixées par la Convention, et notamment l'article 10.4 des « Conditions générales ».

Incertitudes liées à l'avancement des études avant sous-tendu l'établissement du Coût Estimatif Initial

Le Coût Estimatif Initial est issu des études de niveau avant-projet (AVP), conduites entre septembre 2020 et mars 2022. Cette estimation est indissociable du stade d'avancement des études de définition du Projet qui ont conduit à l'établir.

Ainsi, le Coût Estimatif à Terminaison sera actualisé en fonction notamment :

- des résultats des études de niveau projet (PRO), qui viendront préciser, avec un niveau de confiance supérieur, l'estimation du coût définitif des différentes composantes du Projet ;
- des résultats des appels d'offres relatifs aux marchés de travaux, dans un contexte économique incertain qui pourrait conduire les entreprises à proposer des offres en écarts par rapport aux estimations initiales du maître d'ouvrage ;
- du niveau de matérialisation des aléas concernant les hypothèses structurantes ayant sous-tendu l'établissement du Coût Estimatif Initial, notamment s'agissant des conditions énoncées dans la présente Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses ».

Enfin, ainsi qu'il est exposé aux articles 2.4 et 4.2 des « Conditions particulières », les hypothèses structurantes relatives à la programmation des travaux sur la ligne Paris-Creil ainsi qu'aux modifications de la signalisation ferroviaire existante, détaillées à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses » et qui doivent encore faire l'objet d'approfondissements au moment de la conclusion de la présente Convention, conditionnent le coût et le calendrier de réalisation du Projet sur lesquels le maître d'ouvrage pourrait s'engager. Ces deux points sont précisés ci-après.

Risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet

La réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie impose le remplacement de cinq postes de signalisation du secteur ainsi que la mise en place d'un poste de commande contrôle (Mistral NG) assurant l'interface avec le Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) de Lille.

La régénération de ces cinq postes de signalisation n'avait pas été envisagée dans le cadre des études d'avant-projet sommaire conduites entre 2012 et 2014, dans la mesure où la ligne nouvelle devait initialement n'être équipée que du système de signalisation BAL/KVB à sa mise en service. Cette dernière solution a depuis été invalidée, notamment à la suite de la décision de déployer la signalisation ERTMS sur la ligne nouvelle dès sa mise en service et du retour d'expérience des incidents en gare de Montparnasse de 2018.

La régénération partielle des postes de signalisations de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion soulève de nombreux problèmes d'ordre technique qui ne peuvent être totalement encadrés à la date de conclusion de la présente Convention de Financement, compte tenu du caractère hors norme de cette opération sur le réseau ferré national.

Le principal aléa technique qui subsiste est la capacité à faire coexister, au sein des installations du PAR de Lille, le contrôle commande-signalisation des cinq postes renouvelés sur la base d'une technologie, dite SEI+ (comparable à celle en cours de déploiement sur la LGV Paris-Lyon), avec celui des autres postes qui conserveront la technologie historique, dite PRCI.

Cet aléa technique doit également tenir compte du fait que la technologie PRCI actuellement déployée pour les postes de signalisation de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion est actuellement en voie d'obsolescence, dans l'attente de leur régénération à l'horizon 2032 sur la base d'une technologie dite ARGOS actuellement en cours de développement. Les interventions lourdes sur les postes de la LGV Nord et de la LGV d'Interconnexion peut donc également soulever des difficultés techniques en termes de ressources et de disponibilités des composants.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, SNCF Réseau tient à appeler l'attention des Parties sur les risques qui s'attachent à cette opération, notamment en termes de respect du coût et du planning prévisionnel de mise en service.

Conditions de réalisation des travaux

Les travaux du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie s'insèrent dans le cadre complexe des travaux situés sur l'ensemble de l'axe Nord, qui concentre des opérations d'investissements importantes sur le réseau durant les prochaines années et qui est soumis à d'importantes contraintes d'exploitation.

La programmation des projets du faisceau Nord francilien est régulièrement optimisée et partagée avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du comité de coordination de l'axe Nord, réunissant l'Etat, les collectivités d'Île-de-France et des Hauts-de-France sous l'égide du préfet de la région Île-de-France. Ce comité s'assure notamment de la bonne coordination des différentes opérations de l'axe.

Ces programmations interviennent sur une base annuelle et le respect du coût et du calendrier prévisionnel nécessite que le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie bénéficie de capacité en ligne avec les besoins exprimés.

Sans préjudice des réflexions qui seront conduites dans le cadre des programmations annuelles, il apparaît d'ores-et-déjà que l'enjeu principal porte sur les capacités qu'il sera possible de réserver sur l'axe Paris-Creil compte tenu des opérations programmées par ailleurs, de la nécessité de préserver un itinéraire fret alternatif à l'axe Paris-Laon (impacté par exemple par les travaux de CDG-Express) et des impacts sur l'offre de service existante, notamment s'agissant du RER D et des TER Hauts-de-France. La réservation de capacité sur la LGV Nord et la LGV d'interconnexion n'apparaissent pas, à ce stade, soulever de difficultés particulières.

Lors de la conclusion de la présente Convention, l'état des réflexions pour la ligne Paris-Creil figure ci-après, étant entendu que toute évolution du calendrier prévisionnel pour des raisons exogènes (par exemple le calendrier d'obtention des autorisations administratives ou des décalages dans la maîtrise foncière des terrains nécessaires aux travaux) pourrait conduire à questionner la faisabilité des programmations des premières années.

- Limitations temporaires de vitesse : besoins exprimés de 6 semaines en 2023, 30 semaines en 2024 (V60 et V100), 30 semaines en 2025 et 21 semaines en 2026 ;
- Week-ends travaux (fermeture de 2 voies sur 4) : besoins exprimés de 0 week-end en 2023, 14 week-ends en 2024, 12 week-ends en 2025 et 10 week-ends en 2026. Ces mesures nécessiteront l'adaptation des plans de transport des lignes TER et RER D, avec une réduction des circulations entre Creil et Villiers-le-Bel ;
- Week-ends travaux (fermeture totale) : besoins exprimés de 0 week-end en 2023, 4 week-ends en 2024, 1 week-end en 2025 et 3 week-ends en 2026. Ces mesures conduiront à interrompre les circulations ferroviaires entre Creil et Goussainville ;
- Travaux de nuit (à partir de 23h35) : besoins exprimés de 7 semaines (automne) en 2023, toute l'année hors période JOP en 2024, environ 40 semaines en 2025 et 20 semaines en 2026. Ces mesures, en cumul avec les autres chantiers programmés, conduiront à interrompre les circulations ferroviaires du RER D au nord en fin de soirée.

Provisions pour risques (PR)

La prise en compte des risques dans le Coût Estimatif Initial (phase REA), défini à l'article 3.1 des « Conditions particulières » et s'établissant à 425,5 M€ aux conditions économiques de mars 2021, a été réalisée de la manière suivante.

Les méthodologies classiques en vigueur au sein de SNCF Réseau ont conduit à définir une provision pour risque d'un montant global de 38,1 M€ aux conditions économiques de mars 2021.

Le dimensionnement de la provision pour risques suppose la fongibilité des montants qui la composent : les éventuelles provisions non consommées pour certains risques qui auraient été purgés doivent ainsi rester mobilisables pour la couverture des autres risques associés au projet.

Dessertes

1 – L’offre de transport à la mise en service de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sera définie par la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre des procédures usuelles de commandes des sillons, qui se dérouleront entre octobre 2024 et avril 2025.

La définition de cette offre devra toutefois tenir compte du contexte difficile du Y picard (Paris – Creil – Amiens/Saint-Quentin).

En effet, le Y picard concerne la circulation de 150 trains TER quotidiens, en mixité avec des Transiliens, et transportant chaque jour 40 000 à 45 000 personnes, mais avec une régularité très faible (83,7% en 2021). Le Y picard est donc d’ores-et-déjà fortement chargé et contraint, en particulier sur la section Paris- Creil sur laquelle les futurs TER Roissy – Creil devront s’insérer.

Cet axe bénéficie, depuis septembre 2020, d’un plan d’actions spécifique visant à l’amélioration de la qualité de service. Au-delà de ce plan, un meilleur ordonnancement de l’offre des trains, aujourd’hui caractérisée par la forte hétérogénéité des missions, apparaît comme un facteur essentiel d’amélioration.

C’est la raison pour laquelle un travail d’optimisation de l’offre TER du Y picard est actuellement envisagé par la Région Hauts-de-France en conjonction avec la mise en service de Roissy- Picardie. Le principe retenu est d’engager les réflexions dès 2023, dans l’objectif d’aboutir au 1er trimestre 2024, pour une première étape du processus d’élaboration de l’horaire de service.

2 - Le protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, signé en mai 2017 entre l’Etat, la Région Hauts-de-France, onze collectivités de l’Oise et de la Somme et SNCF Réseau, a constitué une première étape vers l’établissement de l’offre définitive.

En particulier, ce protocole retient les hypothèses suivantes pour la mise en place d’un double service TGV et TER adapté aux besoins de déplacements à courte et longue distances :

- TER Compiègne-Roissy (17 allers-retours)
Un aller-retour par heure avec une desserte des gares de Compiègne, Pont-Ste-Maxence, Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV
- TER Creil-Roissy (9 allers-retours, dont 3 prolongés jusqu’à Amiens)
Un deuxième aller-retour aux heures de pointe (créneaux 6h-9h, 12h-15h et 17h-20h) avec une desserte des gares de Creil, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy-CDG 2 TGV
- Desserte mixte TGV-TER Amiens-Roissy (2 TAGV + 3 TER)
Deux allers-retours TGV quotidiens (Amiens-Strasbourg et Amiens-Marseille) avec une desserte des gares d’Amiens, Creil, Roissy CDG 2 TGV, puis des arrêts TGV vers Strasbourg ou vers Marseille

Trois allers-retours TER prolongés (Creil-Roissy) avec une desserte des gares d'Amiens, Creil, Clermont, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Roissy CDG 2 TGV et mise à l'étude de la desserte de Clermont

Ces hypothèses ont constitué la desserte-cible, notamment pour l'établissement du bilan socio-économique présenté à l'enquête d'utilité publique, et devaient faire l'objet d'approfondissements ultérieurs pour la définition de l'offre définitive.

3 – Avec l'entrée du projet en phase opérationnelle, les réflexions vont donc s'engager en 2023 avec la Région Hauts-de-France pour, dans le cadre de l'optimisation de l'offre TER du Y picard, fixer l'offre de dessertes définitives des TER Roissy-Picardie à la mise en service de la première phase du projet prévue en 2026. L'objectif est de conclure d'ici octobre 2024.

Ces réflexions devront permettre de déterminer les conditions de mise en œuvre de la desserte-cible définie dans le protocole de 2017, au regard notamment des enjeux suivants :

- Assurer la diffusion des effets positifs de la nouvelle liaison Roissy-Picardie sur l'ensemble de la région Hauts-de-France, de manière équilibrée entre les territoires ;
- Garantir la bonne insertion des futurs TER Roissy-Picardie au sein des autres trafics régionaux organisés par la Région Hauts-de-France, des TGV longue distance opérés dans un contexte d'ouverture à la concurrence, et des trains de transport de marchandises ;
- Maîtriser les impacts qu'aura l'adjonction de trafics supplémentaires sur la robustesse de l'exploitation de l'axe, en accordant une attention toute particulière à la régularité des TER à destination de Paris-Gare du Nord et du RER D ;
- Resituer la construction de la desserte TER Roissy-Picardie au sein des réflexions plus globales d'optimisation de l'offre TER du Y picard que la Région souhaite mettre en œuvre et qui pourra créer de nouvelles marges de manœuvre capacitaires au profit du développement des services régionaux ;
- Prendre en compte les investissements sur l'axe qui auront été réalisés à l'horizon de mise en service, et en particulier la seconde phase de désaturation du nœud ferroviaire de Creil, mais aussi ceux qui restent à programmer comme la seconde phase de la liaison Roissy-Picardie.

4 – La prise en compte fine de l'ensemble de ces enjeux pourrait conduire, pour la mise en service de la première phase de la nouvelle liaison Roissy-Picardie, à proposer des adaptations transitoires de la desserte-cible visée par le protocole de 2017.

Ces adaptations pourront porter, si cela s'avère nécessaire, sur les horaires de circulation, les politiques d'arrêts, voire la fréquence des trains durant les périodes les plus contraintes (heures de pointe) ou encore la prolongation de certaines circulations pour assurer les retournements, si cela s'avère nécessaire.

L'objectif est de ne pas se contenter d'une vision statique de la desserte des TER Roissy-Picardie en 2026, mais de co-construire une trajectoire de progression de la desserte dans le temps, en lien avec l'évolution de la performance des infrastructures de l'axe, de la demande de transport, tout en veillant à répondre aux exigences d'amélioration de la régularité.

5 – A ce titre, SNCF Réseau conduit actuellement une étude prospective, cofinancée par l'Etat et la Région Hauts-de-France, concernant l'ensemble du versant sud des Hauts-de-France et donc le Y picard.

Elle a pour objectif de rechercher des mesures d'améliorations de capacité et de régularité permettant d'accueillir plus de trains avec un niveau de qualité de service plus élevé à l'horizon 2030. Ces mesures pourront porter à la fois sur des mesures d'exploitation, mais aussi sur des solutions d'infrastructure. Les hypothèses de l'étude prennent en compte la desserte-cible pour les TER Roissy Picardie ainsi que des capacités pour le fret en heure de pointe.

Cette étude prospective donne donc un cadre dans lequel déterminer les conditions à réunir pour permettre de lever les éventuelles adaptations transitoires de la desserte-cible Roissy-Picardie.

Ces réflexions pourraient aboutir à des propositions d'inscription de projets dans le prochain contrat de plan Etat-Région, dans l'objectif d'une réalisation à court terme après la mise en service.

Matériel roulant

Les missions seront assurées par du matériel roulant à grande vitesse exploité sur le réseau national (pour les TGV) et du matériel roulant TER déployé par l'Autorité organisatrice (Région Hauts-de-France).

S'agissant des missions TGV, le matériel roulant qui sera employé reste à déterminer en fonction des décisions de l'entreprise ferroviaire qui assurera ce service et des modalités de son conventionnement entre cette entreprise et la Région Hauts-de-France.

S'agissant des missions TER, la Région Hauts-de-France a commandé, fin 2020, 11 nouvelles rames TER Régio2N de type XL auprès du constructeur Bombardier ; ces matériels bistandards seront notamment aptes à circuler sous des systèmes de signalisation KVB et ERTMS niveau 2.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 2

COUTS

Coûts prévisionnels exprimés aux conditions économiques de référence de mars 2021 (Coût Estimatif Initial)

<i>Coût estimatif*</i> <i>(en € aux conditions économiques de mars 2021)</i>		Périmètre de maîtrise d'ouvrage					Total	
		SNCF Réseau			SNCF Gares & Connexions			
		Périmètre Réseau hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total	Gare de Surveilliers-Fosses	Gare de Roissy CDG2 TGV		Total
Etudes AVP (pour mémoire)				10 532 000			1 758 000	12 290 000
Etudes PRO (pour mémoire)				14 544 000			1 518 000	16 062 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	13 000 000	0	13 000 000	0	0	0	13 000 000
	Travaux	243 745 000	57 983 000	301 728 000	17 346 000	19 914 000	37 260 000	338 988 000
	<i>dont Achats Travaux</i>	192 024 000	44 855 000	236 879 000	15 466 000	18 384 000	33 850 000	270 729 000
	<i>dont Prestations Sécurité & Logistique</i>	27 756 000	6 312 000	34 068 000	1 880 000	1 530 000	3 410 000	37 478 000
	<i>dont Fournitures</i>	23 965 000	6 816 000	30 781 000	0	0	0	30 781 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	12 239 000	6 091 000	18 330 000	3 044 000	3 393 000	6 437 000	24 767 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	6 172 000	1 280 000	7 452 000	1 239 000	1 698 000	2 937 000	10 389 000
	Provision pour risques	23 700 000	10 900 000	34 600 000	1 570 000	1 970 000	3 540 000	38 140 000
	Total Phase REA	298 856 000	76 254 000	375 110 000	23 199 000	26 975 000	50 174 000	425 284 000
Total AVP+PRO+REA				400 186 000			53 450 000	453 636 000

* Coûts issus des études d'avant-projet détaillé, hors prise en compte du Fonds de Solidarité Territoriale (article 4 des « Conditions Particulières »)

Le respect du Coût Estimatif Initial suppose que les conditions de réalisation des travaux ne s'écartent pas substantiellement des hypothèses retenues pour l'établissement de ces montants, et notamment :

- L'absence d'occurrence de circonstances exonératoires telles qu'exposées à l'article 11.5 des « Conditions générales » ;
- L'inscription dans le cadre posé à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses », en particulier pour ce qui concerne l'accomplissement des procédures administratives préalables à l'engagement des travaux, les risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet, les conditions de réalisation des travaux (réservation de capacités) ainsi que les modalités d'évaluation de la provision pour risques.

Coûts prévisionnels exprimés aux conditions courantes (Besoin de Financement)

Coût estimatif* (en € courants)		Périmètre de maîtrise d'ouvrage					Total	
		SNCF Réseau			SNCF Gares & Connexions			
		Périmètre Réseau hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total	Gare de Surveilliers-Fosses	Gare de Roissy CDG2 TGV		Total
Etudes AVP (pour mémoire)				10 749 000			1 791 000	12 540 000
Etudes PRO (pour mémoire)				15 870 000			1 630 000	17 500 000
Phase REA	Acquisitions foncières et postes divers	15 307 000	0	15 307 000	0	0	0	15 307 000
	Travaux	291 184 000	69 014 000	360 198 000	21 173 000	24 580 000	45 753 000	405 951 000
	<i>dont Achats Travaux</i>	<i>229 694 000</i>	<i>53 441 000</i>	<i>283 135 000</i>	<i>18 881 000</i>	<i>22 699 000</i>	<i>41 580 000</i>	<i>324 715 000</i>
	<i>dont Prestations Sécurité & Logistique</i>	<i>33 352 000</i>	<i>7 570 000</i>	<i>40 922 000</i>	<i>2 292 000</i>	<i>1 881 000</i>	<i>4 173 000</i>	<i>45 095 000</i>
	<i>dont Fournitures</i>	<i>28 138 000</i>	<i>8 003 000</i>	<i>36 141 000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>36 141 000</i>
	Frais de maîtrise d'œuvre	13 978 000	6 893 000	20 871 000	3 492 000	3 880 000	7 372 000	28 243 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage	7 061 000	1 445 000	8 506 000	1 415 000	1 934 000	3 349 000	11 855 000
	Provision pour risques	30 926 000	14 223 000	45 149 000	2 049 000	2 571 000	4 620 000	49 769 000
	Total Phase REA	358 456 000	91 575 000	450 031 000	28 129 000	32 965 000	61 094 000	511 125 000
Total AVP+PRO+REA				476 650 000			64 515 000	541 165 000

* Coûts issus des études d'avant-projet détaillé, hors prise en compte du Fonds de Solidarité Territoriale (article 4 des « Conditions Particulières »)

Les coûts prévisionnels exprimés aux conditions économiques courantes sont directement dérivés du Coût Estimatif Initial aux conditions économiques de référence (mars 2021), par application des prévisions révisées des indices TP01 et ING établies par SNCF Réseau en octobre 2023 ainsi que sur les derniers indices connus au moment de l'établissement de la Convention (novembre 2023) :

- Indice TP01 : +4,0%/an en 2024, +3,5%/an en 2025 et au-delà ;
- Indice ING (MOE et MOA) : 2,6%/an en 2024, +2,5%/an en 2025 et au-delà.

Les évolutions réellement constatées durant l'exécution de la présente Convention conduiront à faire évoluer ce Besoin de financement dans les conditions par la Convention, et notamment l'article 10.4 des « Conditions générales ».

Clés de financement selon le périmètre du projet

<i>Clés de financement (%)</i>	Projet hors Régé. Signal. LGV Nord	Régé. Signal. LGV Nord	Total
Etat (AFIT France)	59,6361%	100,0000%	66,4664%
Collectivités locales	40,3639%		33,5336%
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	32,3259%		26,8558%
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	0,9159%		0,7609%
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1,8317%		1,5218%
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,2903%		4,3951%
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,7758%		3,1369%
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,4301%		0,3573%
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	0,3331%		0,2767%
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,2627%		0,2183%
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,1560%		0,1296%
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	0,1132%		0,0940%
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,0722%		0,0600%
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,0830%		0,0690%
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,0641%		0,0533%
Total	100,0000%	100,0000%	100,0000%

Structuration par poste des coûts prévisionnels

Poste Travaux – « Acquisitions foncières et poste divers »

Il s'agit du coût des **travaux fonciers et d'aménagement en amont de la réalisation des ouvrages**, c'est-à-dire :

- La topographie cadastrale ;
- Les acquisitions ;
- Les remboursements ;
- Les libérations d'emprises et archéologie ;
- Les dépollutions réalisées par un tiers ;
- Les mesures compensatoires ;
- Les occupations temporaires incluant l'agencement et l'aménagement sur immobilier d'autrui / construction sur sol d'autrui ;
- Les missions d'agent foncier ;

Le poste comprend également les substitutions routières consécutives à la réalisation des travaux de l'opération.

Poste Travaux – « Achats Travaux »

Ce poste comprend les dépenses correspondant aux **prestations des entreprises extérieures**, sur marchés passés pour le compte de la maîtrise d'ouvrage.

Les prestations comprennent généralement les études d'exécution, les travaux, les fournitures des matériaux et matériels, autres que ceux fournis par le maître d'ouvrage, les acquisitions de données nécessaires aux études (hydraulique, topographique, géologique/géotechnique, environnemental, climatique), les diagnostics (amiantes, plomb, acoustique, etc.), etc

Poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique »

Ce poste comprend les **prestations dites « connexes » aux travaux**. Elles répondent au besoin d'accompagner et de protéger les entreprises travaillant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage et portent principalement sur les missions suivantes :

- **Sécurité ferroviaire** : Ces missions consistent à assurer la sécurité des chantiers vis-à-vis des circulations ferroviaires ainsi que la sécurité des circulations ferroviaires elles-mêmes. Il s'agit notamment des missions suivantes :
 - la mise en place de mesures de sécurité vis-à-vis des circulations ferroviaires destinées à maintenir l'exploitation ferroviaire pendant et après les travaux (fermetures de voie, limitations temporaires de vitesse, ...) ;
 - la sécurité des personnels intervenant sur les chantiers ou à leurs abords vis-à-vis des risques présentés par les circulations ferroviaires et par les installations, en particulier l'annonce des circulations aux abords des chantiers et la mission de RSO (Représentant Sécurité Opérationnel) ;
 - la gestion des agrès de sécurité, radios, pancartages, ... ;
 - la reprise de gardiennage des passages à niveaux.

- **Logistique chantiers et transport ferroviaire :**
 - mise à disposition et conduite des trains de travaux, engins et équipements nécessaires à la réalisation des chantiers ferroviaires (locomotives, locotracteurs, wagons et tous autres engins ferroviaires spécialisés) ;
 - acheminement des matériaux jusqu'à leur lieu d'utilisation à partir des gares de livraison ou des bases travaux, ainsi que les manoeuvres associées ;
 - évacuation des matériaux depuis les chantiers.
- **Production de travaux par SNCF Réseau sur les installations fixes de l'infrastructure ferroviaire** (travaux de voie, travaux sur installations électriques de signalisation, travaux sur installations fixes de traction électrique, etc. ...).
- **Fabrication et mise à disposition d'appareils et d'équipements destinés à être intégrés à l'infrastructure ferroviaire.**
- **Réalisation de mesures, de vérifications techniques et d'essais à mener sur les installations, en particulier de signalisation, ayant fait l'objet de travaux avant leur mise ou remise en service ;** ces prestations comprennent le cas échéant l'utilisation d'engins, machines, matériels et équipements nécessaires à leur réalisation.
- **Formation des agents d'exploitation et de maintenance** à une installation mise en place dans le cadre du projet (ex. : nouvelle IHM).

Dans le cas de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, la production de travaux par SNCF Réseau sur les installations fixes de l'infrastructure représente 55% du poste « Prestations Sécurité & Logistique » (21,2 M€ pour les missions d'encadrement et agents techniques). Les missions de sécurité ferroviaire représentent, quant à elle, une proportion de 36% de ce poste (16,4 M€ courants) et les missions de logistique 17% (7,5 M€ courants).

Poste Travaux – « Fournitures »

Ce poste comprend les **dépenses de fournitures, assurées par le maître d'ouvrage, de matières diverses**. Ces matières sont essentiellement les constituants de l'infrastructure ferroviaire (rails, traverses, ballast, matériel de signalisation, câbles de signalisation et de télécommunication).

Poste Travaux – « Frais de maîtrise d'oeuvre »

Il s'agit des coûts des **prestations de maîtrise d'oeuvre**. Ce coût de prestations peut se décomposer comme suit :

- Maîtrise d'oeuvre Technique et Exploitation, y compris Mission Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) et UOE SIG (Etudes techniques de signalisation) ;
- Assurance Qualité ;
- Études d'exécution réalisées sous la responsabilité directe de la SNCF à la place d'une entreprise extérieure de travaux.

Poste Travaux – « Frais de maîtrise d'ouvrage »

Les **missions de maîtrise d'ouvrage** sont principalement les suivantes (liste non exhaustive) :

- Organisation de l'opération ;

- Direction et supervision de la maîtrise d'œuvre ;
- Préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché ;
- Signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises, prestataires et fournisseurs ;
- Gestion budgétaire ;
- Gestion administrative ;
- Actions en justice ;
- Gestion comptable et des règlements ;
- Réalisation de reporting ;
- Clôture de projet ;
- Gestion des relations avec les financeurs et les institutionnels ;
- Conduite des relations avec les tiers : concertations, communication ;
- Évaluations économique et socio-économique.

Prise en charge des frais de fonctions support de SNCF Réseau

Outre les dépenses précitées, SNCF Réseau supporte des frais au titre des fonctions support (finances et trésorerie, ressources humaines, systèmes d'information, juridique, immobilier, fiscalité, CSP comptables, etc.).

Afin de prendre en charge ces frais de fonctions support, SNCF Réseau applique un taux de 3,5% sur l'ensemble des coûts directs du projet (main d'œuvre au taux standard, matières et autres achats et charges externes, ...).

Précisions sur les évaluations du poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique » et des frais de fonctions support de SNCF Réseau

Dans le cadre des comités techniques et financiers et des comités de pilotage qui suivront l'entrée en vigueur de la Convention, SNCF Réseau présentera les principales hypothèses et méthodologies de calcul retenues pour le poste Travaux – « Prestations Sécurité & Logistique » et les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

Cette présentation s'attachera notamment à présenter, pour le premier poste précité, les unités d'œuvre et les taux horaires retenus pour ces évaluations.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 3

DELAIS PREVISIONNELS

Calendrier prévisionnel de réalisation du projet (Délais Prévisionnels)

Projet de ligne nouvelle Roissy Picardie	2023					2024					2025					2026																				
	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D			
Travaux préparatoires	* Début des travaux préparatoires																																			
Travaux préparatoires Ligne nouvelle																* Début des travaux principaux																Livraison de la nouvelle infrastructure *				
Essais ferroviaires																															Mise en service *					
1	Travaux de construction et d'équipement de l'infrastructure nouvelle du projet Roissy Picardie (MOA SNCF Réseau)																																			
1.1	Travaux bloc Survilliers																																			
Travaux préparatoires																																				
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténaires)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.2	Travaux bloc Ligne Nouvelle																																			
Travaux préparatoires																																				
Appel d'offre du marché de conception-réalisation																																				
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténaires)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.3	Travaux bloc LGV																																			
Travaux préparatoires																																				
Terrassements et ouvrages d'art																																				
Equipements ferroviaires (voies et caténaires)																																				
Travaux de signalisation																																				
1.4	Régénération postes SEI et Adaptations PAR de Lille																																			
2	Travaux d'aménagement en gare de Roissy TGV (MOA Gares & Connexions)																																			
2.1	Construction d'un quai supplémentaire																																			
Travaux préparatoires																																				
Travaux de construction du quai et ses accès																																				
2.2	Aménagement du quai et de ses accès																																			
3	Travaux d'aménagement en gare de Survilliers-Fosses (MOA Gares & Connexions)																																			
3.1	Construction de quais supplémentaires																																			
3.2	Aménagement des quais et de ses accès																																			
3.3	Construction de la passerelle																																			

Le respect des Délais prévisionnels suppose que les conditions de réalisation des travaux ne s'écartent pas substantiellement des hypothèses retenues pour l'établissement de ces montants, et notamment :

- L'absence d'occurrence de circonstances exonératoires telles qu'exposées à l'article 11.5 des « Conditions générales » ;
- L'inscription dans le cadre posé à l'Annexe 1ter « Cahier des Hypothèses », en particulier pour ce qui concerne l'accomplissement des procédures administratives préalables à l'engagement des travaux, la mise en place du financement, les risques techniques liés à l'adaptation de la signalisation ferroviaire existante en lien avec la réalisation du projet ainsi que les conditions de réalisation des travaux (réservation de capacités).



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 4

CALENDRIER PREVISIONNEL
DES APPELS DE FONDS

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau

<i>Appels de fonds prévisionnels (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau									
	2024*	2025	2026	2027	Total	Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances		
Etat (AFIT France) **	78 396 454	76 233 689	76 233 689	48 315 732	279 179 564	43 309 500	-5 676 878	316 812 186		
Collectivités locales	5 609 746	49 775 611	49 775 611	35 690 468	140 851 436	13 309 500	5 676 878	159 837 814		
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	41 360 992	41 360 992	30 080 722	112 802 706	13 309 500	1 895 988	128 008 194		
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	639 196	958 793	958 793	639 196	3 195 978	430 809	861 618	3 626 787		
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1 278 391	1 917 587	1 917 587	1 278 391	6 391 956	2 488 464	1 776 081	7 253 574		
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	3 692 159	5 538 239	5 538 239	3 692 159	18 460 796	1 776 081	202 301	20 949 260		
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	2 635 190	3 952 785	3 952 785	2 635 190	13 175 949	156 671	123 588	14 952 030		
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	300 156	450 235	450 235	300 156	1 500 782	73 397	53 240	1 703 084		
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	232 454	348 681	348 681	232 454	1 162 269	33 973	39 046	1 318 940		
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	183 369	275 053	275 053	183 369	916 843	30 168	-	1 040 431		
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	108 899	163 349	163 349	108 899	544 496	-	-	617 892		
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	78 992	118 488	118 488	78 992	394 961	-	-	448 201		
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	50 406	75 609	75 609	50 406	252 029	-	-	286 002		
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	57 932	86 898	86 898	57 932	289 661	-	-	328 707		
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	44 761	67 142	67 142	44 761	223 805	-	-	253 974		
Total	84 006 200	126 009 300	126 009 300	84 006 200	420 031 000	56 619 000	0	476 650 000		
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%	-	-	-		

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions

<i>Appels de fonds prévisionnels (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions									
	2024*	2025	2026	2027	Total	Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances		
Etat (AFIT France) **	11 402 856	11 088 279	11 088 279	7 027 580	40 606 994	1 710 500	563 316	42 880 810		
Collectivités locales	815 944	7 239 921	7 239 921	5 191 220	20 487 006	1 710 500	-563 316	21 634 190		
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	6 016 005	6 016 005	4 375 276	16 407 285	1 710 500	-791 763	17 326 023		
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	92 972	139 458	139 458	92 972	464 859		26 030	490 889		
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	185 943	278 915	278 915	185 943	929 717		52 060	981 778		
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	537 029	805 543	805 543	537 029	2 685 144		150 356	2 835 501		
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	383 291	574 937	574 937	383 291	1 916 457		107 313	2 023 770		
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	43 658	65 487	65 487	43 658	218 291		12 223	230 514		
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	33 811	50 716	50 716	33 811	169 053		9 466	178 520		
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	26 671	40 007	40 007	26 671	133 356		7 467	140 823		
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	15 840	23 759	23 759	15 840	79 198		4 435	83 632		
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	11 490	17 234	17 234	11 490	57 448		3 217	60 664		
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	7 332	10 997	10 997	7 332	36 658		2 053	38 711		
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	8 426	12 639	12 639	8 426	42 132		2 359	44 491		
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	6 511	9 766	9 766	6 511	32 553		1 823	34 376		
Total	12 218 800	18 328 200	18 328 200	12 218 800	61 094 000	3 421 000	0	64 515 000		
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%	-	-	-		

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds des investissements sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions

<i>Appels de fonds prévisionnels (en € courants)</i>	Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions									
	2024*	2025	2026	2027	Total	Avances	Régul. Avances***	Total yc Avances		
Etat (AFIT France) **	89 799 310	87 321 968	87 321 968	55 343 312	319 786 558	45 020 000	-5 113 562	359 692 996		
Collectivités locales	6 425 690	57 015 532	57 015 532	40 881 688	161 338 442	15 020 000	5 113 562	181 472 004		
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France **</i>	0	47 376 997	47 376 997	34 455 998	129 209 991	15 020 000	1 104 225	145 334 217		
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	732 167	1 098 251	1 098 251	732 167	3 660 837		456 839	4 117 676		
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	1 464 335	2 196 502	2 196 502	1 464 335	7 321 673		913 678	8 235 351		
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	4 229 188	6 343 782	6 343 782	4 229 188	21 145 941		2 638 820	23 784 761		
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3 018 481	4 527 722	4 527 722	3 018 481	15 092 406		1 883 394	16 975 800		
<i>Communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	343 815	515 722	515 722	343 815	1 719 073		214 525	1 933 597		
<i>Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne</i>	266 265	399 397	399 397	266 265	1 331 323		166 137	1 497 459		
<i>Communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	210 040	315 060	315 060	210 040	1 050 199		131 055	1 181 254		
<i>Communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	124 739	187 108	187 108	124 739	623 693		77 831	701 525		
<i>Communauté de communes du Clermontois</i>	90 482	135 723	135 723	90 482	452 409		56 456	508 865		
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	57 737	86 606	86 606	57 737	288 687		36 026	324 713		
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	66 359	99 538	99 538	66 359	331 793		41 405	373 198		
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	51 272	76 907	76 907	51 272	256 358		31 991	288 349		
Total	96 225 000	144 337 500	144 337 500	96 225 000	481 125 000	60 040 000	0	541 165 000		
<i>En %</i>	20%	30%	30%	20%	100%	-	-	-		

* L'avance de 20% à l'entrée en vigueur de la convention de financement est comprise dans l'estimation 2024.

** Les appels de fonds prévisionnels de l'Etat et de la Région Hauts-de-France intègrent l'avance, par l'Etat, du montant dû par la Région pour l'année 2024 ; cette avance est ensuite régularisée par tiers pour les années 2025, 2026 et 2027.

*** En application de l'article 6.1 des « Conditions Particulières », les appels de fonds correspondants à la régularisation des avances de l'Etat et de la Région Hauts-de-France seront effectués à hauteur d'un tiers en 2025, 2026 et 2027.

Domiciliation de la facturation

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

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

Prénom :

Nom :

Adresse électronique :

Nr téléphone :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

Nr téléphone :

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

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Nr téléphone :

Transmission des factures par courrier postal

Service en charge de la gestion des factures :

Rue :

Code postal et vile :

Nr téléphone :

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

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

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Credit Management

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

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

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

1 - Facture (modèle AFITF) précisant :

- la référence de la convention de financement ;
- la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase REA, de la clé de financement définie à l'article 4.4, et des demandes d'acompte antérieures.

15-17 rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX
TEL : +33 (0)1 71 92 40 00

Emetteur

SNCF RESEAU

15-17 rue Jean Philippe Rameau

CS 80001

93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



FACTURE N° FS :

Adresse de facturation

Date d'émission

Objet de la facturation

Montants en Euros

Convention signée le

Convention relative au financement

Article :

1^{er} acompte sur avancement de travaux

Montant estimé de l'opération :

Votre participation :

Avancement de l'opération :

Acompte déjà appelé :

Montant de l'acompte :

€

Modalités de règlement

Exigible dans les 40 Jours à réception de la facture

Référence à rappeler FS 17000546

Par virement à l'ordre de SNCF RESEAU - SG PARIS OPERA

RIB 30003 03620 00020062145 94

BIC SOGEFRPPHPO

IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594

Intérêts de retard : selon modalités indiquées aux conditions particulières ou aux conditions générales de la convention.

Indemnités forfaitaires de 40 euros pour frais de recouvrement, en cas de retard de paiement.

N° de TVA Intracommunautaire FR73 412 280 737

Montants

Montant HT €

Exonéré de TVA €

Total TTC €

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

2 - Certificat d'avancement physique des travaux signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage

Certificat d'avancement des travaux SNCF Réseau

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de la convention	Convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
Phase	Réalisation
N° de la convention	X
N° de délibération	X

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail. La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur d'Opération
[Nom – Prénom]

Certificat d'avancement des travaux SNCF Gares & Connexions

- Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de la convention	Convention de financement relative à la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
Phase	Réalisation
N° de la convention	X
N° de délibération	X

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.
La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur d'Opération
[Nom – Prénom]

Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte

3 - Tableau de l'état des dépenses comptabilisées exprimées en euros courants, et en pourcentage par rapport au montant estimé des travaux mentionnés à l'article 3.2 et décomposées en fonction des postes de dépenses, tels que présentés en annexe 2, signé et transmis par le Directeur d'Opération

État récapitulatif des dépenses comptabilisées * – SNCF Réseau

Projet : (Code projet) (Intitulé du
Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maitrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses comptabilisées* – SNCF Gares & Connexions

Projet : (Code projet) (Intitulé du
 Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maitrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses acquittées* – SNCF Réseau

Projet : (Code projet) (Intitulé du
 Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maitrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture

État récapitulatif des dépenses acquittées* – SNCF Gares & Connexions

Projet : (Code projet) (Intitulé du
 Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maitrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

*par nature de dépense ou de prestation et non par numéro de facture



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 5

ETUDES ET DOCUMENTS D'AVANT-
PROJET/PROJET ETABLIS PAR SNCF
RESEAU EN VUE DE LA REALISATION
DES TRAVAUX

Les éléments contenus dans la Convention de Financement et ses Annexes reposent sur des hypothèses issues :

- Des études de niveau avant-projet détaillé conduites entre 2020 et 2022, dont les résultats ont été validés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau, dans sa séance du 4 avril 2022 ;
- Des premiers éléments issus des études de niveau projet lancés en mai 2022, tels qu'ils étaient disponibles à la date d'établissement de cette Convention.

En particulier, les données relatives à la « Consistance détaillée du Projet » figurant en Annexe 1bis et au « Cahier des Hypothèses » figurant en Annexe 1ter, constitue une synthèse technique des études de niveau avant-projet détaillé.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 6

DESCRIPTIF DES MOYENS DE
COMMUNICATION ET CALENDRIER
PREVISIONNEL DES PRINCIPAUX
EVENEMENTS DE COMMUNICATION

Préambule

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions font mention du financement de l'AFITF, des collectivités territoriales de la région Hauts-de-France et de l'Union Européenne le cas échéant

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mentionneront le concours financier des partenaires et en feront état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des subventions.

Supports dématérialisés

S'agissant des supports dématérialisés (site internet notamment), le bénéficiaire devra faire état du financement des partenaires en apposant les logotypes de l'Etat et des collectivités territoriales de la région Hauts-de-France et la mention « Cette opération bénéficie du soutien financier de [citer les partenaires] » dans le pied de page de la page d'accueil du site ou au sein d'une page « partenaires » dédiée.

Dans le cas de financement d'études, le soutien des partenaires devra apparaître sur les documents intermédiaires, définitifs et de synthèse par l'apposition du logo des partenaires. Ce financement devra également être mentionné lors de la promotion de l'étude financée (communiqué de presse, conférence de presse, présentation publique...).

Accompagnement et justificatifs à transmettre

Le maître d'ouvrage se rapprochera de la Direction de la Communication de chacun des partenaires afin de disposer des modalités de communication selon la nature de l'opération et des supports de communication (maquette des panneaux de chantier, logos, charte graphique, etc.).

Charte graphique de la Région Hauts-de-France

La charte graphique est à retrouver sur le site de la Région Hauts-de-France : <http://www.hautsdefrance.fr/charte-graphique/>

Contacts auprès de la Région Hauts-de-France

guillaume.krizek@hautsdefrance.fr (03 74 27 48 54) ou vincent.vasseur@hautsdefrance.fr (03 74 27 48 23)

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention de financement

Le maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs l'intégralité des résultats d'études.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires : un exemplaire papier et un exemplaire sous format électronique en version.pdf.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.



CONVENTION DE FINANCEMENT

RELATIVE A LA REALISATION
DE LA PREMIERE PHASE DE LA
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ANNEXE 7

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE
CONFIDENTIALITE (EIC)

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE CONFIDENTIALITE EXTERNE

JE SOUSSIGNE(E) [indiquer nom et prénom],
né(e) le[indiquer date de naissance]

Renseigne le présent engagement en qualité de :

Salarié de [XXX] ci-après la « Société », occupant les fonctions de
.....
.....[préciser fonction] ;

Collaborateur de la Société, salarié de l'entreprise [préciser nom de l'entreprise] prestataire
pour le compte de la Société assurant des prestations / opérations de
.....
.....[préciser objet des prestations/opérations].

Ci-après dénommé « l'Intervenant »

est amené à avoir accès à des informations confidentielles telles que définies ci-dessous,
communiquées par SNCF Réseau dans le cadre de l'accord conclu entre SNCF Réseau et la
Société en date du [...] pour les besoins de [...] (ci-après l'Objectif Autorisé).

Dès lors, l'Intervenant s'engage à conserver, dans les termes et conditions du présent
engagement de confidentialité (ci-après « l'Engagement »), la plus stricte confidentialité
desdites informations confidentielles auxquelles il a accès pour les besoins de l'Objectif
Autorisé.

1 - DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Engagement, le terme « Information(s) Confidentielle(s) » désigne toutes les
informations qui peut être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes
les informations auxquelles l'Intervenant peut avoir accès pour les besoins de l'Objectif
Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre),
comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle,
données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou
toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont
communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre
moyen), dès lors qu'elles :

- listées en appendice de l'Engagement ; ou
- que leur caractère confidentiel ait été expressément mentionné à l'occasion de leur
transmission, notamment si elles sont revêtues d'une légende restrictive telle que «
confidentiel » ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, que le caractère
confidentiel ait été confirmé par écrit dans un délai de trente (30) jours calendaires à
compter de leur divulgation.

Nonobstant ce qui précède, sont considérées comme des Informations Confidentielles toute information qui est de nature à porter atteinte aux dispositions du décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Si pour les besoins de l'Objectif Autorisé, un droit d'accès à des logiciels de SNCF Réseau (ci-après « **les Logiciels** ») est accordé à l'Intervenant, l'identifiant et le mot de passe attachés au compte-utilisateur de l'Intervenant pour l'accès aux Logiciels sont considérés comme des Informations Confidentielles.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les **Données à Caractère Personnel** éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles l'Intervenant pourra avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable.

Est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

2 - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

L'Intervenant s'engage à :

- utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;
- ne pas communiquer, exploiter, transférer, traduire ou adapter, par extrait ou en totalité, directement ou indirectement, les Informations Confidentielles, sous quelles que formes que ce soit, en dehors du strict cadre de l'Objectif Autorisé, auprès de personnes qui n'ont pas besoin d'en connaître et notamment par oral, par la remise de documents appartenant à SNCF Réseau ou par la formation de personnes extérieures aux besoins de l'Objectif Autorisé ;
- mener l'Objectif Autorisé avec toute la réserve et la discrétion requise et assurer une protection raisonnable et adéquate des Informations Confidentielles contre toute divulgation, destruction, perte, altération ou accès non autorisé ;
- ne pas détourner les Informations Confidentielles dont il a connaissance, ni utiliser celles-ci pour détourner une clientèle ou tout ou partie des services proposés ;
- ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires aux besoins de l'Objectif Autorisé.

En outre, en cas d'accès à des Logiciels, l'Intervenant s'engage :

- à utiliser ses droits d'accès aux Logiciels de manière proportionnée à l'Objectif Autorisé ;
- à ne pas entraver l'accès et le fonctionnement des Logiciels ;
- à informer immédiatement le référent compétent au sein de la Société en cas de perte de son identifiant et de son mot de passe ou de leur utilisation non-autorisée afin de faire remonter l'information à SNCF Réseau. Dans ce cas, l'Intervenant précise la nature et la teneur des actes illicites déjà constatés afin de permettre de sécuriser à nouveau l'accès aux Logiciels dans les meilleurs délais.

3 - PROPRIETE INTELLECTUELLE

L'accès aux Informations Confidentielles dans le cadre de l'Objectif Autorisé ne peut être analysé comme la cession, concession d'une licence ou d'un quelconque droit de propriété intellectuelle au bénéficiaire personnel de l'Intervenant, au sens du Code de la propriété intellectuelle français.

En outre, l'Intervenant s'interdit :

- conformément à l'article L.122-5 du Code de la propriété intellectuelle, d'effectuer de copie privée ;
- de déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

4 - RESTITUTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

L'Intervenant s'engage, sur simple demande et en tout état de cause, au terme des besoins relatifs à l'Objectif Autorisé, à restituer immédiatement à la Société toutes les Informations Confidentielles recueillies et à détruire toute copie ou sauvegarde desdites Informations Confidentielles et ce, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

La restitution et/ou la destruction de l'ensemble des Informations Confidentielles ne libère aucunement l'Intervenant des obligations de confidentialité pour la durée telle que prévue à l'article 5 de l'Engagement.

5 - ENTREE EN VIGUEUR - DUREE

L'Engagement entre en vigueur à compter de sa signature par l'Intervenant et engage ce dernier sans limitation de territoire, pendant toute la durée de l'Objectif Autorisé.

L'Intervenant s'engage toutefois à respecter les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles pendant cinq (5) ans à l'expiration de l'Engagement pour quelle que cause que ce soit.

S'agissant des Données à Caractère Personnel échangées au titre des Informations Confidentielles, l'Intervenant reconnaît que leur confidentialité est sans limite de durée à l'égard de la personne concernée conformément à la réglementation en vigueur.

6 - RESPONSABILITE

L'Intervenant reconnaît avoir été informé et sensibilisé à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. L'Intervenant reconnaît expressément qu'il est responsable de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

L'Intervenant reconnaît que la divulgation des Informations Confidentielles est susceptible de causer un préjudice certain à SNCF Réseau justifiant tout recours ou action de la part de cette dernière à l'encontre de la Société qui peut choisir d'engager toute procédure juridictionnelle ou non à l'encontre de l'Intervenant.

L'Intervenant s'engage également à prévenir le référent compétent de la Société dès qu'il a connaissance d'une éventuelle fuite des Informations Confidentielles de façon à faire remonter au plus vite l'information à SNCF Réseau.

7 - PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

L'Intervenant est informé que les Données à Caractère Personnel recueillies au titre du présent engagement de confidentialité sont soumises au respect de la réglementation relative à la protection des données à caractère personnel et notamment aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, modifiée par la Loi du 6 août 2004, ainsi que par les dispositions du Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) du 27 avril 2016.

8 - DISPOSITIONS GENERALES

L'Intervenant confirme qu'à la date de signature de l'Engagement, il ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts pour mener à bien l'Objectif Autorisé.

L'Engagement est régi par l'intuitu personae. En conséquence, l'Intervenant n'est pas autorisé à transférer à un tiers tout ou partie des droits et/ou obligations qui découlent des présentes.

L'Engagement est régi par le droit français. Tout litige relatif à l'exécution de l'Engagement peut être porté devant les tribunaux territorialement compétents.

9 - SIGNATURES

Fait à le

En deux (2) exemplaires originaux conservés par l'Intervenant et par la Société.

L'Intervenant, Nom Prénom :

(Signature + paraphe de chaque page + mention manuscrite « lu et approuvé » + Nom Prénom)

DEL 15-04-2024/14 PRÉSERVATION DU PÉRIMÈTRE INTERCOMMUNAL

Rapport de présentation de l'affaire

La Communauté de communes du Liancourtois « La Vallée Dorée » (CCL-VD) traverse depuis quelques mois une crise politique. Le point d'achoppement entre les élus communautaires est la création d'une ZAC, à Mogneville, par le SMVB (Syndicat Mixte du Parc d'Activités Multi-Sites de la Vallée de la Brèche). Ce syndicat regroupe la CCL-VD et l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO). Les préoccupations et priorités écologiques de notre société ayant évolué, ce projet, défendu auparavant par la quasi-unanimité des Conseillers communautaires de notre EPCI, est aujourd'hui remis en question par la majorité d'entre eux.

Les échanges entre élus communautaires relatifs à ce projet ont engendré de vives tensions, parfois même extrêmement fortes. Il demeurerait cependant essentiel quel que soit les désaccords de poursuivre nos échanges sur le sujet dans l'intérêt général, ce qui fut fait à de nombreuses reprises.

Début janvier, Monsieur Alain Boucher, Maire de Monchy Saint Eloi, a démissionné de son poste de Vice-président de la CCL-VD en indiquant que la démocratie et l'intérêt des administrés étaient menacés par un manque de partage de visions, de respect et de confiance. Il a, dans le même temps, fait part de sa volonté d'étudier le rattachement de sa commune à l'Agglomération Creil Sud Oise.

Rappelons qu'en 2019, un projet de territoire (2020-2030) a été adopté, à l'unanimité, permettant de renforcer notre identité communautaire, de donner à nos actions un sens commun et de mobiliser l'ensemble des acteurs et partenaires du territoire autour d'objectifs essentiels et partagés : la santé, la mobilité, l'économie, la transition écologique, le développement d'équipements socio-sportifs et culturels, notamment avec le parc Chédeville et la piscine.

Malgré la position du Maire de Monchy Saint Eloi, la majorité des membres du Bureau de la CCL-VD, s'engage à soutenir et poursuivre les projets et investissements prévus concernant la commune de Monchy Saint Eloi, et notamment pour l'année 2024 :

- L'aménagement de liaisons douces : Rues de la République et Léon Bonnat ;
- La participation à l'aménagement du giratoire au niveau de l'AFTRAL et du futur magasin « Grand Frais » ;
- Les études sur le site du « Campus Formation » visant à réhabiliter « La ferme » et ses annexes ;
- La modernisation et le renouvellement des réseaux d'eau et d'assainissement au niveau de la rue de la République.

A cela s'ajoutent les services créés dont les habitants de notre intercommunalité bénéficient : l'accompagnement aux démarches administratives et numériques au sein de France Services, la recherche de modes d'accueil et l'accompagnement des assistantes maternelles par le Relais Petite Enfance, l'accueil des écoles et centres de loisirs gratuitement au parc Chédeville et à la piscine sans oublier l'entretien du château de Monchy Saint Eloi, devenu propriété intercommunale...

Notre communauté de communes a beaucoup évolué depuis 2008. Cette évolution n'aurait pu être possible sans l'implication des élus communautaires et jusqu'à présent la commune de Monchy Saint Eloi a toujours joué un rôle essentiel dans le développement de notre EPCI.

C'est pourquoi je demande au Conseil communautaire de tout mettre en œuvre pour préserver le périmètre actuel de la CCL-VD composée des dix communes : Bailleval, Cauffry, Labruyère, Laigneville, Liancourt, Mogneville, Monchy Saint Eloi, Rantigny, Rosoy et Verderonne, son équilibre, ses projets élaborés dans le seul intérêt des administrés et du territoire.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir acter cette volonté de préservation du périmètre intercommunal.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président indique que cette délibération fait suite au souhait du maire de la commune de Monchy-Saint-Eloi d'étudier le fait d'aller sur l'ACSO. En tant que Président, M. FERREIRA souhaite préserver le périmètre de l'EPCI.

M. BOUCHER souhaite intervenir. Il indique que l'on ne peut résumer le désaccord uniquement à un point d'achoppement sur la ZAC de Mogneville. C'est un ensemble de désaccords notamment sur la façon de faire et le suivi des projets qui a amené à ce souhait de la commune de Monchy-Saint-Eloi. M. BOUCHER prend l'exemple du Campus formation, de la compétence mobilité où un versement mobilité a été instauré alors même que le lancement de l'étude a été retardée, le fait de ne pas instaurer d'aides aux professionnels de santé sur l'ensemble de nos communes pour maintenir le système de santé sur l'ensemble du territoire. Il rappelle que le projet de territoire, cité dans la délibération, a été une opportunité pour clarifier nos actions, et pour autant depuis, les points de divergences ont été nombreux. 113 logements sont en cours sur la commune de Monchy-Saint-Eloi, M. BOUCHER n'a pas le temps de s'attarder sur des débats stériles. La commune fait partie du bassin de vie de Creil. Il rappelle que la 1^{ère} délibération assumée du conseil municipal sur ce sujet date de 2015. On ne peut empêcher la libre administration des collectivités. Il indique que les élus communautaires de Monchy-Saint-Eloi ne participeront pas à ce vote.

M. FERREIRA répond sur le fait que même si effectivement, certains services répondant aux besoins de la population se trouvent sur un autre bassin de vie, on ne peut pas dire que le territoire de la Vallée dorée et donc la commune de Monchy-Saint-Eloi fait partie du bassin de vie creillois.

M. MENN indique qu'il faut voir le côté positif de cette délibération sur le fait de vouloir rester ensemble.

Mme GARNIER rappelle que dans les budgets, des travaux ont été votés et concernent la commune de Monchy-Saint-Eloi. La volonté de travailler pour l'ensemble du territoire est donc bien présente.

M. BOUCHER répond que la commune ne s'oppose pas aux autres.

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	23
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	23	Pour	23
		Contre	0
		Abstention(s)	5

Les élus communautaires de Monchy-Saint-Eloi M. Alain BOUCHER, M. Claude BOURGUIGNON, Mme Martine DUBUISSON ne participent pas au vote. Les élus communautaires de Mogneville M. Michel DELAHOUCHE, Mme Véronique MARTEL et de Rantigny M. Dominique DELION, M. Patrick DAVENNE, Mme Bernadette FROGER (pouvoir à Dominique DELION) s'abstiennent.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, acte, à l'**unanimité** (POUR 23 / ABSTENTIONS 5 / NE PREND PAS PART AU VOTE 3) :

- ✓ cette volonté de préservation du périmètre intercommunal.

DEL 15-04-2024/15 RENOUVELLEMENT DE L'ADHESION A LA MISSION LOCALE DU CLERMONTOIS, LIANCOURTOIS ET DE LA VALLEE DU THERAIN

Rapport de présentation de l'affaire

Lors de sa séance du 04/07/2022, la Communauté de communes a adhéré à la Mission locale du Clermontois, Liancourtois et la Vallée du Thérain en lieu et place de ses communes. Cette adhésion a été renouvelée lors de la séance du 15/05/2023.

Pour rappel, présentes sur l'ensemble du territoire national avec plus de **6 800 sites**, les **436 missions locales** exercent une mission de service public de proximité afin de permettre à tous les jeunes de 16 à 25 ans de surmonter les difficultés qui font obstacle à leur insertion dans tous les domaines : emploi, formation, orientation, mobilité, logement et accès aux soins.

1,1 millions de jeunes sont accompagnés, chaque année, par les missions locales. Près de 13 600 professionnels les accompagnent dans leur recherche d'emploi.

Les missions locales font partie du service public de l'emploi et entretiennent des relations privilégiées avec Pôle emploi dans le cadre d'un partenariat renforcé. Elles s'appuient sur des dispositifs mis en place par l'Etat et les collectivités territoriales.

Sur notre territoire, cette mission d'insertion des jeunes est assurée par la Mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain. En 2023, 1425 jeunes ont été accompagnés, soit 835 en situations d'emploi, 153 entrées en formation et 101 entrées en alternance.

Au vu de l'enjeu intercommunal et de l'axe 4 du projet de territoire dont l'objectif est de poursuivre le développement économique du territoire, notamment en favorisant l'accès à l'emploi, aussi bien pour les employeurs que pour les salariés, il est pertinent de prolonger cette adhésion.

Le montant de l'adhésion est assis sur la population (1.70 € / habitant). Ainsi, sur la base de la population légale au 01/01/2024 – date de référence statistique 01/01/2021 (source INSEE), le montant de la cotisation pour l'année 2024 est le suivant :

Communes concernées	Nombre d'habitants	Montant en € / habitant	Montant de la cotisation 2024
Bailleval	1519	1,70	2582.30
Cauffry	2685	1,70	4564.50
Labruyère	719	1,70	1222.30
Laigneville	4818	1,70	8190.60

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Communes concernées	Nombre d'habitants	Montant en € / habitant	Montant de la cotisation 2024
Liancourt	7060	1,70	12002.00
Mogneville	1529	1,70	2599.30
Monchy-Saint-Eloi	2202	1,70	3743.40
Rantigny	2570	1,70	4369.00
Rosoy	639	1,70	1 086.30
Verderonne	495	1,70	841.50
Total	24236		41 201.20

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- Autoriser la Communauté de communes du Liancourtois de renouveler l'adhésion à la Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain,
- Autoriser le versement de la cotisation au titre de l'année 2024 pour un montant total de 41 201.20 €,
- Prendre acte du bilan 2023 de la mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain annexé à la présente.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président souligne l'efficacité et l'engagement de la Mission locale.

M. DELION indique que les jeunes ont pu bénéficier de 280 000 € d'allocations via la Mission locale. En complément il y a un vrai accompagnement. 1165 jeunes ont été en contact avec la Mission locale, 881 ont été accompagnés. Il souligne également l'investissement et le dynamisme de la Mission locale, et le fait qu'elle se positionne sur pratiquement tous les appels à projets. Elle accompagne des jeunes et mais aussi des personnes en reconversion.

M. FERREIRA indique que le bilan 2024 sera sûrement encore meilleur (plus d'accompagnements), en raison de l'ouverture d'une antenne sur Liancourt. En effet, les jeunes ne sont pas très mobiles et ça n'est pas toujours facile pour eux de se rendre sur la commune de Clermont.

M. DELAHOUCHE demande si les emplois trouvés sont des CDI. M. DELION répond que ce ne sont pas que des CDI mais cela permet une entrée ou un retour à l'emploi.

Le Président indique que cela permet aussi de réorienter certains jeunes.

M. DELION précise que les jeunes accompagnés sont parfois de jeunes diplômés mais il y a un accompagnement au développement personnel qui est fait pour les aider à trouver un emploi.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	31	Pour	31
		Contre	0
		Abstention(s)	0

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à **l'unanimité** :

- ✓ Autorise la Communauté de communes du Liancourtois de renouveler l'adhésion à la Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain,
- ✓ Autorise le versement de la cotisation au titre de l'année 2024 pour un montant total de 41 201.20 €,
- ✓ Prend acte du bilan 2023 de la mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain annexé à la présente.

BILAN 2023

Vallée dorée

196
Nouveaux jeunes

1 165
Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

842
Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

20
Entrées en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

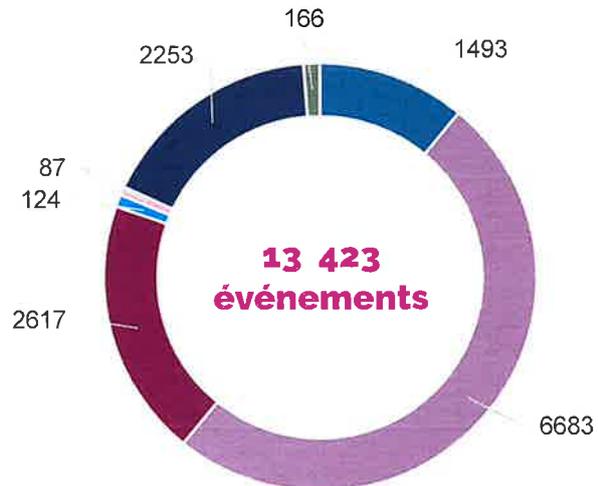
19
Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

447 MISES EN SITUATION

233 en emploi	32 en alternance
56 en formation	26 en situation non professionnelle
27 en scolarité	35 en volontariat, bénévolat ou service civique
38 en PMSMP	

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

249 707 €
Contrat d'Engagement
Jeune

31 178 €
PACEA

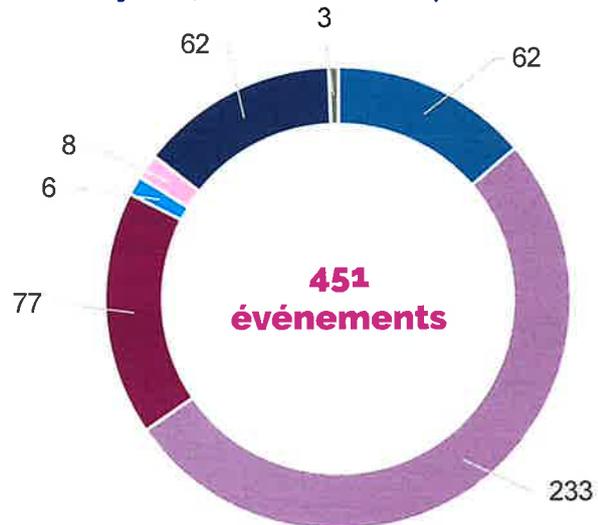
Total : 280 885€

BILAN 2023

BAILLEVAL

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

25

Entrées en dispositif national (CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

11 MISES EN SITUATION

4 en emploi

2 en formation

2 en scolarité

3 en alternance

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

7 971 €

Contrat d'Engagement Jeune

450 €
PACEA

Total : 8 421€

BILAN 2023

CAUFFRY

17

Nouveaux jeunes

110

Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

66

Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

1

Entrée en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

2

Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

17 MISES EN SITUATION

7 en emploi

3 en alternance

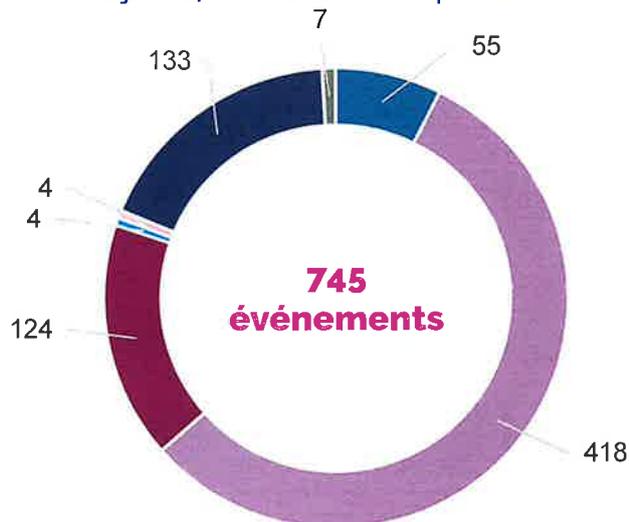
4 en formation

1 en situation non
professionnelle

2 en scolarité

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

7 971 €

Contrat d'Engagement
Jeune

1 150 €

PACEA

Total : 9 121 €

BILAN 2023

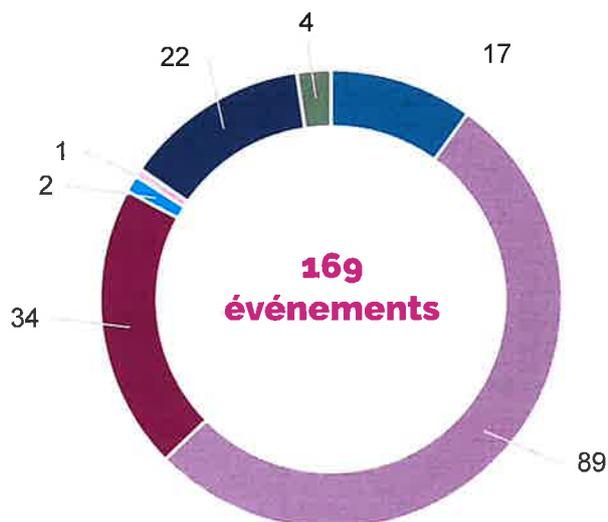
LABRUYÈRE

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...

2
Nouveaux jeunes

17
Jeunes en contact
avec la Mission Locale



ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

8
Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

7 MISES EN SITUATION

- 5** en emploi
- 1** en formation
- 1** en scolarité

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

2 616 €

Contrat d'Engagement
Jeune

175 €
PACEA

Total : 2 791€

BILAN 2023

LAIGNEVILLE

22

Nouveaux jeunes

180

Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

140

Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

2

Entrées en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

2

Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

86 MISES EN SITUATION

51 en emploi

4 en alternance

12 en formation

7 en situation non
professionnelle

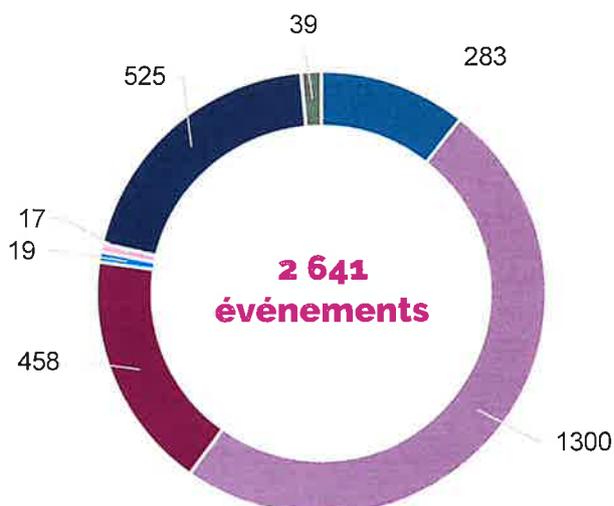
3 en scolarité

3 en volontariat,
bénévolat ou
service civique

6 en PMSMP

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

55 902 €

Contrat d'Engagement
Jeune

5 225 €
PACEA

Total : 61 127 €

BILAN 2023

LIANCOURT

101

Nouveaux jeunes

493

Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

423

Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

14

Entrées en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

1

Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

209 MISES EN SITUATION

108 en emploi

8 en alternance

23 en formation

18 en situation
non professionnelle

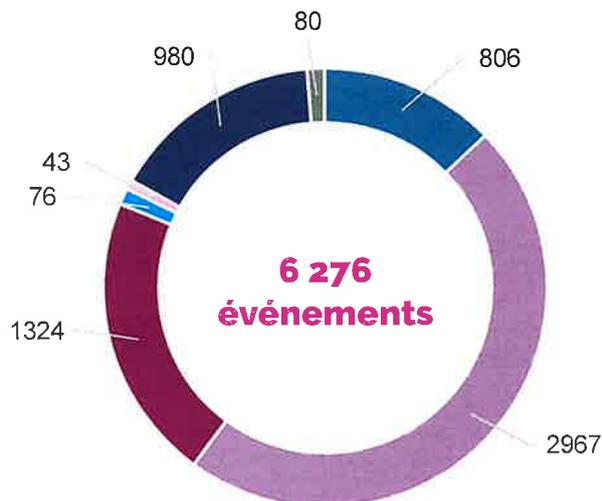
13 en scolarité

27 en volontariat,
bénévolat ou
service civique

12 en PMSMP

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

133 147 €

Contrat d'Engagement
Jeune

13 963 €

PACEA

Total : 147 110€

BILAN 2023

MOGNEVILLE

11

Nouveaux jeunes

88

Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

44

Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

1

Entrée en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

8

Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

15 MISES EN SITUATION

11 en emploi

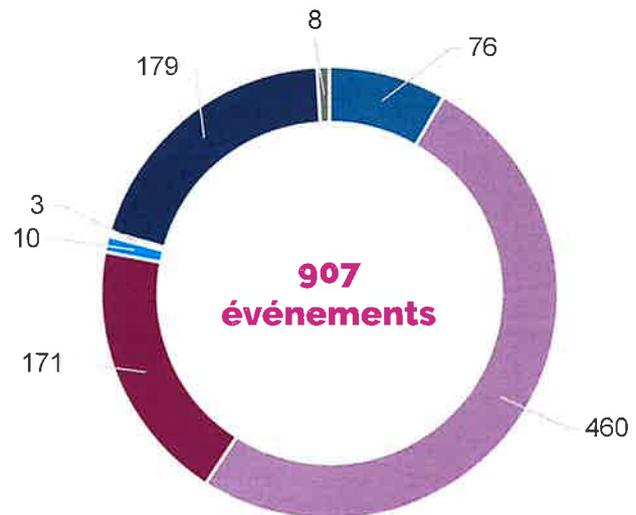
1 en formation

2 en PMSMP

1 en alternance

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

7 587 €

Contrat d'Engagement
Jeune

1 545 €

PACEA

Total : 9 132€

BILAN 2023

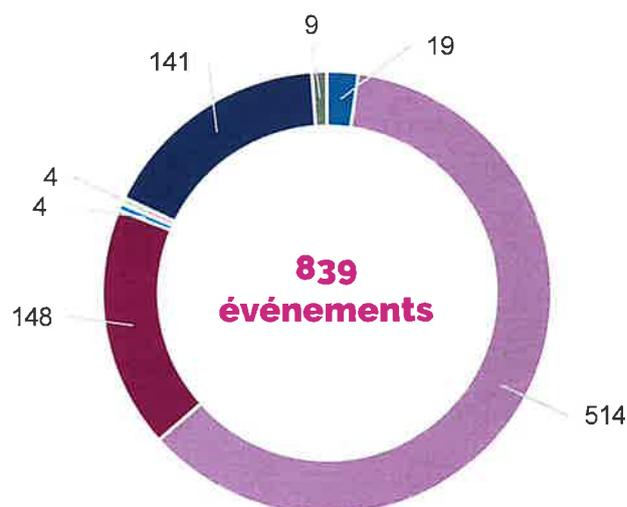
MONCHY-SAINT-ÉLOI

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...

7
Nouveaux jeunes

76
Jeunes en contact
avec la Mission Locale



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

45
Entrées en dispositif
national (CEJ, PACEA,
Parrainage, PPAE...)

37 MISES EN SITUATION

22 en emploi **6** en alternance
4 en formation **1** en volontariat,
bénévolat ou service civique
2 en scolarité
2 en PMSMP

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

11 273 €
Contrat d'Engagement
Jeune

3 865 €
PACEA

Total : 15 138 €

BILAN 2023

RANTIGNY

19

Nouveaux jeunes

105

Jeunes en contact
avec la Mission Locale

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

70

Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

2

Entrées en dispositif régional
(PIC repérage, CLAP...)

3

Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)

39 MISES EN SITUATION

22 en emploi

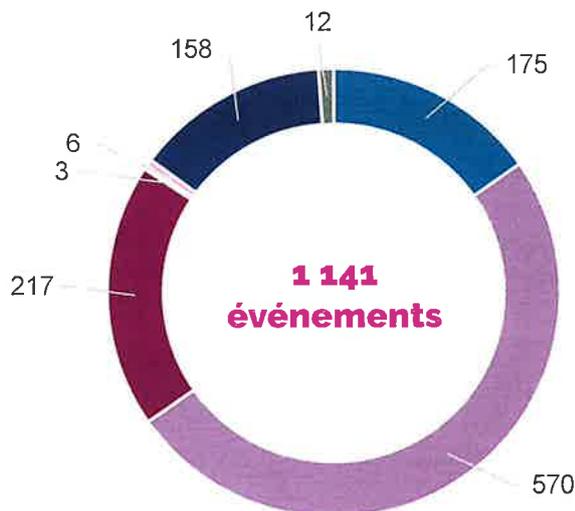
4 en volontariat,
bénévolat ou
service civique

9 en formation

4 en alternance

ÉVÉNEMENTS

Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...



- Atelier
- Entretien individuel
- Information collective
- Visite
- Courrier/Email/Sms
- Entretien par un partenaire
- Téléphone

ALLOCATIONS VERSÉES AUX JEUNES DE LA MISSION LOCALE

23 240 €

Contrat d'Engagement
Jeune

4 455 €
PACEA

Total : 27 695 €

BILAN 2023

ROSOY

ÉVÉNEMENTS

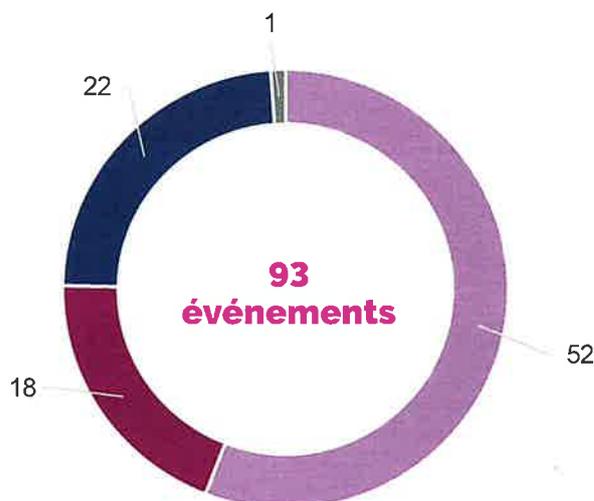
Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...

1

Nouveau jeune

15

**Jeunes en contact
avec la Mission Locale**



■ Courrier/Email/Sms

■ Entretien individuel

■ Téléphone

■ Visite

ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

3

**Entrées en dispositif national
(CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)**

2

**Entrées en autres dispositif
(Projets FSE, RSA, FAJ...)**

3 MISES EN SITUATION

1 en emploi

1 en PMSMP

1 en alternance

BILAN 2023

VERDERONNE

ÉVÉNEMENTS

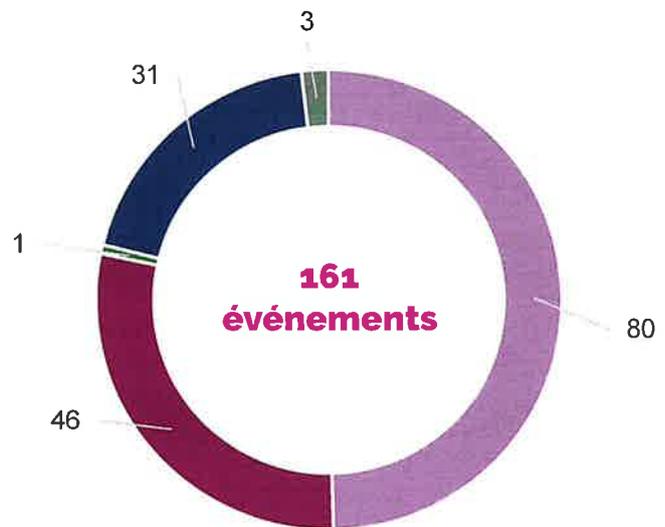
Toute action sur le dossier du jeune entraîne la création d'un événement : création du dossier, prise de RDV, entretien individuel, proposition d'un service adapté au besoin du jeune, entrée sur un dispositif...

11

Nouveaux jeunes

49

Jeunes en contact avec la Mission Locale



ENTRÉES EN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

18

Entrées en dispositif national (CEJ, PACEA, Parrainage, PPAE...)

1

Entrée en autres dispositif (Projets FSE, RSA, FAJ...)

- Courrier/Email/Sms
- Entretien individuel
- Entretien par un partenaire
- Téléphone
- Visite

23 MISES EN SITUATION

2 en emploi

4 en scolarité

15 en PMSMP

2 en alternance

**ALLOCATIONS
VERSÉES AUX
JEUNES DE
LA MISSION
LOCALE**

350 €
PACEA

Total : 350€

**DEL 15-04-2024/16 LANCEMENT D'UNE ETUDE SUR LE SYNDICAT MIXTE DU PARC D'ACTIVITES
MULTI-SITES DE LA VALLEE DE LA BRECHE (SMVB)**

Rapport de présentation de l'affaire

La Communauté de communes du Liancourtois la Vallée dorée (CCLVD) et l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) sont membres du Syndicat Mixte du Parc d'activités Multi-sites de la Vallée de la Brèche (SMVB). La compétence développement économique est exercée par les EPCI membres du Syndicat avec leurs propres moyens et ambitions mais le Syndicat, conformément à ses statuts intervient sur un nombre limité de communes membres des EPCI et sur des opérations délimitées.

Il est par ailleurs spécifié dans les statuts le mode de calcul des contributions constituées pour la CCLVD d'une part fixe et d'une part variable assise notamment sur la CVAE.

En 2021, un audit organisationnel et fonctionnel du Syndicat a été réalisé, il a permis de dresser un état des lieux du fonctionnement du Syndicat mais n'a pas été au bout sur le devenir du Syndicat que ce soit sur le fond ou sur la forme.

Au vu des enjeux actuels et à venir en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, au vu de la disparition de la CVAE à l'horizon 2027 (sachant que le taux de cet impôt a déjà été réduit de moitié en 2023), la CCLVD souhaite lancer une étude sur le devenir du Syndicat tant sur le fond que sur la forme.

Cette étude devra permettre d'éclairer les élus sur différents scénarii possibles : maintien du SMVB en l'état, possibilité d'extension de compétences et/ou de périmètre, transformation ou dissolution. Différents scénarii seront également étudiés sur la fiscalité.

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- charger Monsieur le Président ou son représentant de lancer une étude sur le devenir tant sur le fond que sur la forme du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche (SMVB),
- Autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent.

Interventions et débats avant mise aux voix

Le Président rappelle que suite au conseil communautaire du 08/01 une étude devait être lancée pour étudier le devenir du SMVB sur le fond et la forme. Pour différentes raisons, l'étude commune envisagée avec l'ACSO membre du SMVB n'a pas été lancée, la CCLVD souhaite donc en lancer une, seule.

M. BOUCHER indique que dans le cadre de la bonne dépense des deniers publics, il est bien dommage de lancer cette étude. En effet, une ligne budgétaire est prévue au SMVB au titre de l'année 2024 pour lancer une étude de cette nature. M. DARDENNE, nouveau Président de cette structure, a dit qu'il n'avait pas de position dogmatique et qu'il était prêt à mener cette étude au service des territoires. Il faut que la CCLVD rédige ses attendus et fasse partie du COPIL.

M. FERREIRA précise qu'il a assisté au DOB du SMVB et que ce n'est pas une étude de cette nature qui est envisagée. Plusieurs souhaits avaient émis par la CCLVD auprès de M. VILLEMAIN Président de l'ACSO sur le SMVB : lancement d'une étude, moratoire sur les cotisations au titre de l'année 2024 et élection de M. DIETRICH en tant que Vice-président. Aucun de ces souhaits n'ont été pris en compte.

Ainsi, le Président souhaite, avant toute décision, être éclairé par une étude, sans polémique et en s'appuyant sur l'étude existante qui avait été réalisée en 2021. Il souhaite prendre de la hauteur.

M. BOUCHER répond qu'un budget de l'ordre de 50 000 € est prévu au SMVB pour une étude.

M. FERREIRA indique que dans tous les cas ce budget est financé à partir de cotisations de la CCLVD et de l'ACSO.

M. MENN corrobore les propos du Président, en indiquant qu'il n'est pas sûr que ce soit tout à fait la même étude prévue. Le DOB du SMVB oriente vers une SEM donc l'étude lancée par le SMVB va forcément aboutir sur la création et l'utilité de la SEM. M. MENN ne remet pas en cause le sérieux de l'étude qui peut être lancée par le SMVB, M. MENN précise que celle lancée par la CCLVD peut être complémentaire à celle du SMVB.

Le Président rappelle que le SMVB comprend des membres de la CCLVD et de l'ACSO, en représentation – substitution. Ainsi, les élus désignés doivent porter les idées de la majorité des élus de la CCLVD. Ce sont les EPCI qui nomment les membres. Les membres qui représentent la Vallée dorée ne peuvent pas s'opposer aux directives de la majorité.

M. BOUCHER indique que le syndicat est une structure indépendante, qui a une libre administration. Les élus représentants votent en leur âme et conscience. Concernant l'étude, il rappelle que le cahier des charges peut être rédigé ensemble.

M. MENN rappelle qu'il n'y a eu aucun rapport d'activités produits hormis ceux de 2021-2022 qui ont été présentés hors délais à l'EPCI.

M. BOUCHER indique que pour le SMVB les rapports d'activités étaient faits tous les 2 ans. Ils n'étaient peut-être pas passés en délibération précédemment.

M. MENN rappelle que la délibération du 08/01 n'a pas été respectée par les représentants de la CCLVD au SMVB, ce n'est pas logique. Sur les grandes questions et orientations, il faut venir voir si le conseil communautaire de l'EPCI concerné est d'accord et que tous les élus aient le même niveau d'informations. Par ailleurs si une orientation est donnée par la majorité, il faut la respecter.

M. DELION répond que ce sont les représentants au sein d'une structure, et qui travaillent au sein de la structure, qui en fonction de leur degré d'implication et leur connaissance des dossiers votent. Il convient que cela n'empêche pas de discuter des dossiers au niveau des conseils mais que résumer 30-40 h de réunions ça n'est pas facile. Il rappelle par ailleurs qu'il y a d'autres instances et qu'il faudra qu'elles soient examinées de la même manière.

M. MENN rappelle que sur le sujet de la ZAC le désaccord est majeur et a été clairement exprimé.

M. BOUCHER précise que la délibération de désaccord fait suite à au moins 5 délibérations favorables.

M. MENN en convient.

M. FERREIRA conclut en indiquant qu'il regardera l'étude lancée par le SMVB mais que la CCLVD rédigera ses attentes. M. BOUCHER rappelle que M. DARDENNE peut dépasser les points de blocage et clivage.

M. MENN entend, mais il indique qu'il y a peut-être dans les propos une volonté d'ouverture et de souhait de déblocage mais aucune volonté dans les actes. Il rappelle que les élus de la Vallée dorée ont demandé au SMVB de ne pas se positionner sur la SEM et de ne pas continuer à acheter les terrains sur Mogneville. L'ensemble de ces propositions ont été rejetées par M. DARDENNE

M. FERREIRA indique que pour lui sur les achats de terrain, ce n'est pas un problème de faire de la « rétention foncière ». Mais sur la SEM, M. DARDENNE ne fait pas de pédagogie, ça n'est pas le moment. Le Président évoquera ce point au prochain conseil syndical du SMVB du 06/05. Concernant l'étude il indique que la CCLVD pourrait la lancer et demander une participation financière du SMVB.

M. BOUCHER conclut en indiquant qu'il faut lancer la rédaction du cahier des charges.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Délibération et résultat du vote

Quorum	17	Nombre de conseillers présents lors de la délibération	26
		Nombre de pouvoir(s)	5
Nombre de suffrages exprimés	27	Pour	23
		Contre	4
		Abstention(s)	4

Les élus communautaires M. Alain BOUCHER, M. Claude BOURGUIGNON, Mme Martine DUBUISSON et M. Michel DELAHOUCHE votent contre. Les élus communautaires Mme Véronique MARTEL, M. Dominique DELION, M. Patrick DAVENNE, Mme Bernadette FROGER (pouvoir à Dominique DELION) s'abstiennent.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à la **majorité**, (POUR 23 CONTRE 4 ABSTENTIONS 4) :

- ✓ charge Monsieur le Président ou son représentant de lancer une étude sur le devenir tant sur le fond que sur la forme du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche (SMVB),
- ✓ Autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent.

DEL 15-04-2024/17 DESIGNATION DES DELEGUES COMMUNAUTAIRES AU SEIN DU SYNDICAT MIXTE DU PARC D'ACTIVITES MULTI-SITES DE LA VALLEE DE LA BRECHE

Rapport de présentation de l'affaire

Monsieur le Président indique qu'il a été saisi en date du 22/03/2024 et du 25/03/2024 par 13 de ses membres, constituant plus du tiers de l'assemblée, d'une demande de convocation de l'assemblée délibérante en application des dispositions combinées des articles L5211-1 et L2121-9 du code général des collectivités territoriales et de l'article 7 du règlement intérieur du Conseil Communautaire approuvé par délibération n°22-06-2020-01 en date du 22 juin 2020.

Il précise que les pétitionnaires ont demandé l'inscription à l'ordre du jour de la séance d'une délibération portant organisation d'une nouvelle désignation des délégués du Conseil Communautaire au sein du comité du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche (SMVB). Cette délibération est motivée par ses requérants par le non-respect par les représentants actuels de la CCLVD au sein du SMVB des termes de la délibération communautaire n°13-03-2023/01 en date du 13 mars 2023, ayant émis un avis défavorable au projet de ZAC du Marais porté par le Syndicat sur le territoire de la Commune de Mogneville, par le non-respect des termes de la délibération communautaire n°08-01-2024/01 en date du 08 janvier 2024 et par les décisions prises par les élus représentants la Communauté de communes au sein du Syndicat qui ne sont pas en adéquation avec la majorité des élus communautaires de la Communauté de Communes.

Monsieur le Président rappelle, encore, que les fonctions de délégué du Conseil Communautaire au sein des organismes de regroupement dont l'EPCI est membre sont, en principe, liées au mandat de Conseiller Communautaire. Conformément à l'article L. 2121-33 du code général des collectivités territoriales, il reste, cependant, loisible à l'assemblée de procéder, à tout moment, au remplacement des délégués par une nouvelle désignation, sous réserve, toutefois, que cette décision ne soit pas inspirée

par des motifs étrangers à la bonne marche de l'administration ou aux conditions d'exercice de la mission confiée à ces délégués. Ce remplacement peut être justifié par le contexte politique local ou encore l'intérêt intercommunal.

D'un point de vue procédural, il n'est pas nécessaire de procéder antérieurement à l'abrogation des mandats des délégués représentant la Communauté au sein du SMVB. Il suffit au conseil communautaire de procéder au remplacement des 8 délégués titulaires et des 8 délégués suppléants représentant la Communauté au sein du SMVB selon la répartition des sièges prévus dans les statuts de ce dernier.

Le Président conclut en indiquant au Conseil Communautaire, qu'en vertu des dispositions de l'article L5711-1 du code général des collectivités territoriales, applicables à la désignation des délégués au sein des syndicats mixtes dits « fermés », catégorie dont relève le SMVB :

- le choix de l'organe délibérant peut porter sur l'un de ses membres ou sur tout conseiller municipal d'une commune membre,
- l'élection a lieu au scrutin secret, sauf si l'assemblée décide, à l'unanimité, de ne pas procéder par scrutin secret.

En outre, l'élection de chaque délégué a lieu au scrutin uninominal à la majorité absolue des suffrages exprimés aux 1^{er} et 2^{ème} tours, puis à la majorité relative si un 3^{ème} tour est nécessaire ; en cas d'égalité de suffrages, le candidat le plus âgé est déclaré élu.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2121-9, L2121-33, L5211-1 et L5711-1,

Vu sa délibération n°22-06-2020-01 en date du 22 juin 2020, portant approbation du règlement intérieur du Conseil Communautaire,

Vu les statuts du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche accordant à la Communauté de Communes une représentation à hauteur de 8 sièges de délégués titulaires et 8 sièges de délégués suppléants,

Vu sa délibération n°02-06-2020/06 en date du 2 juin 2020, portant désignation des représentants de la Communauté de Communes au sein du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche,

Vu les demandes déposées en date du 22 mars 2024 et du 25 mars 2024, en application des dispositions de l'article 7 du règlement intérieur du Conseil Communautaire, par 13 Conseillers en exercice, constituant plus du tiers de l'assemblée délibérante, aux fins de convocation par le Président d'une réunion du Conseil Communautaire en vue de délibérer sur la désignation de nouveaux délégués de l'EPCI au sein du comité syndical du Syndicat Mixte susvisé,

Ceci étant exposé, il est proposé au Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- appeler les candidatures aux sièges de délégués de la Communauté de communes au sein du comité syndical du SMVB (8 titulaires et 8 suppléants),
- décider du mode de scrutin retenu pour effectuer cette désignation, étant précisé que l'élection a lieu au scrutin secret, sauf si l'assemblée décide, à l'unanimité, de ne pas procéder par scrutin secret,
- procéder aux opérations de désignation des délégués,

- charger Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment sa notification entre les mains de Monsieur le Président du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche,
- autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent.

Interventions et débats avant mise aux voix

M. DELAHOUCHE souhaite faire une déclaration. Il rappelle que le Président évoque depuis plusieurs mois une crise politique, génératrice de vives tensions. Il pense que l'on traite le syndrome en se focalisant sur la ZAC de Mogneville et non le mal. Pour lui le problème principal est la remise en cause de la souveraineté communale qui n'avait pas été remise en cause jusqu'en 2023. La volonté communale doit alimenter une logique et une politique intercommunale.

Les élus de Mogneville se sont positionnés en faveur du projet de ZAC depuis le départ, en tant que projet structurant pour l'emploi notamment et au nom de la souveraineté communale. En fin d'année 2023, les élus de Mogneville se sont mis d'accord pour acter l'abandon de la vocation logistique de la zone mais pas l'abandon du projet de ZAC. Son corollaire, le barreau routier permettra le désenclavement du parc qui est un enjeu majeur. Les manifestations régulières au parc posent des problèmes de saturation et de sécurité au niveau de la commune. Tout remettre en cause, en redésignant les représentants au SMVB, est un acte de défiance majeure envers la commune et la population. Il informe qu'il est en train de regarder les conditions de pouvoirs de police pour fermer le parc selon l'affluence.

Il conclut en indiquant que ce n'est pas en « cassant le thermomètre » que l'on réglera la crise.

M. FERREIRA répond sur le fait de « casser le thermomètre » : dès lors qu'un tiers de l'assemblée souhaite ajouter un point au Conseil, c'est la loi. Concernant l'accessibilité du parc, M. FERREIRA en convient, la desserte du Parc est nécessaire.

Depuis des mois, les élus semblent toujours vouloir être dans le combat. Il indique que M. DIETRICH n'a jamais remis en cause le projet de développement de la zone mais uniquement le type de projet et la surface.

M. FERREIRA rappelle que dans le cadre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), il est prescrit un droit à consommer, il va bien falloir faire les totaux. Il rappelle l'accord trouvé le 08/01, on remettait les mêmes élus et on retravaillait le projet. Au final, M. DELAHOUCHE s'est présenté à un poste de Vice-Présidence au SMVB.

M. BOUCHER demande au Président pourquoi il ne montre pas sa désapprobation par rapport à la majorité s'il n'est pas d'accord.

M. FERREIRA répond qu'il est aussi contre la vocation logistique.

M. DELION rappelle que tout le monde est d'accord sur le fait que la logistique est abandonnée. Il indique que pour les recours qui sont liés à la ZAC (sur l'arrêté de DUP et sur la délibération du 16/05/2023 de la commune de Mogneville pour la création de la ZAC), le juge a, en date du 12/04, pris une ordonnance. Donc le jugement va être prononcé dans les semaines à venir.

Concernant la méthode pour poser une politique publique en matière économique, il faut d'abord avoir un débat serein avec les élus qui se sentent concernés. Quels emplois souhaite t'on créer sur notre territoire ? quelles sont les perspectives d'emplois ? Quels types de mobilité ? Quelle consommation sur les terres agricoles ? M. DELION s'interroge sur la cohérence, en disant qu'il est devenu impossible de consommer de la terre agricole à Mogneville et à Rantigny cela ne poserait pas de problème ?

Mme GARNIER intervient en disant qu'il y a aussi de la zone humide concernée notamment sur le barreau.

M. BOUCHER répond que ce n'est pas avéré.

M. DELION indique que dans tous les cas on peut discuter du projet mais qu'il est inquiet pour la commune de Rantigny. Il ne souhaite pas que la Vallée dorée dicte la conduite à tenir à la commune. Il rappelle que la souveraineté communale doit s'appliquer pour tous, y compris pour Rantigny par la suite. La stratégie en matière de développement économique doit être la synthèse des volontés communales.

M. MENN : c'est la CCLVD qui a la compétence de développement économique. M. BOUCHER répond que oui mais pas celle de l'aménagement.

M. DELION rappelle à M. MENN qu'à aucun moment la commune de Liancourt ne permet des actions sur la commune par la CCLVD si elles ne sont pas conformes à la volonté communale. Il rappelle enfin que la précipitation n'est jamais bonne conseillère. La redésignation des élus au SMVB ne va rien régler mais peut amener à un point de non-retour. Il en appelle à la sagesse et à la responsabilité de chacun pour que ce point soit abrogé ce soir.

M. MENN indique qu'il ne fait pas obstacle à l'exercice des compétences intercommunales.

M. FERREIRA précise que si le projet de ZAC à Rantigny n'est pas une volonté communale, la Vallée dorée ne fera rien.

M. MENN précise que cela ne rendra pas le projet de Mogneville plus vertueux.

Mme GARNIER rappelle qu'il n'y a pas que Mogneville, Cauffry est impactée aussi par le barreau, pas seulement sur la zone humide mais aussi sur le trafic.

M. FERREIRA rappelle que la volonté de la Vallée dorée n'est pas de s'opposer au conseil municipal de Mogneville mais qu'il n'y a plus de consensus au sein de la Vallée dorée pour la vocation de logistique. Il y a cependant un accord pour réaliser une zone artisanale en assurant la desserte de cette zone et du parc chédeville.

M. DELION indique qu'au vu de la situation, il n'a aucune certitude sur le fait que l'engagement de la Vallée dorée tienne dans le temps. Une parole doit avoir une valeur pérenne, on peut s'adapter mais pas remettre en cause la parole.

M. FERREIRA en convient mais indique que les choses ont changé. Le projet de Mogneville ne peut plus être pensé avec cette vocation logistique.

M. MENN s'adresse à l'ensemble des élus. Il indique qu'il faut laisser le vote se faire. Les menaces de fermeture du parc ou de faire exploser la Communauté de communes ne peuvent pas être utilisées pour empêcher le vote. Le vote du 08/01 n'a pas été respecté. Si on maintient les mêmes élus, rien ne changera.

M. BOUCHER rappelle que sur le développement économique, on a toujours laissé faire la souveraineté communale notamment sur Liancourt. M. MENN ne souhaite pas de développement économique sur les anciennes friches, ce choix est respecté. Concernant le SMVB, les membres de la Vallée dorée actuels sont notamment M. MENN, Mme GARNIER, M. DIETRICH, ils peuvent s'exprimer.

M. FERREIRA rappelle que la situation est compliquée quel que soit le choix fait. La délibération du 08/01 n'a pas été appliquée, si non on n'en serait pas là aujourd'hui. Chacun doit prendre ses responsabilités.

M. BOURGUIGNON intervient en indiquant que l'on est en train de tuer la Communauté de Communes.

M. FERREIRA indique qu'il continuera à faire le travail. Il n'y aura pas de vocation logistique sur Mogneville mais il souhaite que la zone artisanale se développe, avec pourquoi pas sur une partie des surfaces des panneaux photovoltaïques.

M. LEPORI souhaite également ajourner le point. Chacun doit réfléchir de son côté.

M. DIETRICH rappelle que le SMVB ne prend rien en compte. Il y a eu deux occasions de revoir les choses : au moment du DOB puis du budget, cela n'a pas été fait. Pour M. DIETRICH, il n'est pas possible d'ajourner le point et de calmer le jeu alors même que le SMVB n'entend pas.

M. BOUCHER rappelle qu'il faut plutôt voir le Syndicat comme un outil d'avenir.

M. DELION redit que sous un délai court il va y avoir une décision de justice. Par ailleurs, il faut obtenir le consensus quel que soit les personnes autour de la table. Ce que M. DELION vit mal, c'est cette difficulté à mettre les choses à plat. Des positions de défiance sont adoptées. Si on veut que la Communauté de communes survive, avance, il faut pouvoir être autour de la table sans a priori. L'idée n'est pas de gagner du temps mais de se donner la capacité de réfléchir de manière décorrélée de l'état de tension dans lequel se trouve l'assemblée.

M. FERREIRA : la possibilité serait si non d'appliquer la délibération du 08/01, de faire venir le Président du SMVB et de demander à faire appliquer le gel des cotisations, de lancer l'étude avec en COPIL des représentants de la Vallée dorée et l'ACSO. Ce syndicat doit représenter les élus communautaires, il n'est pas autonome. Et si cela ne fonctionne pas, le point est passé au conseil du 27/05.

M. BOUCHER rappelle qu'il y a un bureau au SMVB constitué des Vice-Présidents, des Présidents des EPCI. Il peut être réuni.

M. FERREIRA : l'idée ce n'est pas seulement d'être invité ! Il faut faire bouger les choses et cela n'a pas été entendu lors du DOB et du budget.

M. DIETRICH n'est pas d'accord pour attendre. M. MENN, non plus, lors du dernier conseil syndical, les représentants de la Vallée dorée de Monchy Saint Eloi, Rantigny et Mogneville ont voté pour des orientations (SEM et achats terrains Mogneville) qui ne se sont pas portées par la majorité des élus de la Vallée dorée.

M. DELION rappelle que le budget n'est qu'une intention et non une réalisation.

M. RABINEAU conclut en précisant que pour lui, lorsque l'on est membre d'un Syndicat on doit porter la parole de l'intercommunalité. Ce sont les bases de la construction de l'intercommunalité. Le Président du Syndicat n'est pas élu au suffrage universel, on n'est pas complètement libre de voter comme on veut dans un Syndicat.

Le Président indique que cela a été exactement la teneur de ses propos en bureau.

Ainsi, suite à ces débats, il est acté de maintenir ce point.

Délibération et résultat du vote

Pour les 8 titulaires, Monsieur le Président procède à l'appel des candidatures aux sièges de délégués de la Communauté de communes au sein du comité syndical du SMVB dans les conditions réglementaires. Les élus candidats sont M. Alain BOUCHER, Mme Laetitia COQUELLE, M. Gilbert DEGAUCHY, M. Michel DELAHOUCHE, M. Dominique DELION, M. Christophe DIETRICH, Mme Martine DUBUISSON, M. Olivier FERREIRA, Mme Virginie GARNIER et M. Roger MENN.

Pour les 8 suppléants, Monsieur le Président procède à l'appel des candidatures aux sièges de délégués de la Communauté de communes au sein du comité syndical du SMVB dans les conditions réglementaires. 9 élus se portent candidats : M. Eric CARPENTIER, Mme Vanessa CHAMAND, M. Didier DEBUIRE, M. Michel DELAHOUCHE, M. Bernard GOSSET, Mme Marie-Noëlle GOURBESVILLE, Mme Mirjana JAKOVLJEVIC, M. Yves NEMBRINI, Mme Ophélie VAN ELSUWE.

Le Président indique qu'il est d'abord procédé à l'élection des titulaires.

Election des titulaires

Les élus candidats sont M. Alain BOUCHER, Mme Laetitia COQUELLE, M. Gilbert DEGAUCHY, M. Michel DELAHOUCHE, M. Dominique DELION, M. Christophe DIETRICH, Mme Martine DUBUISSON, M. Olivier FERREIRA, Mme Virginie GARNIER et M. Roger MENN.

Il est proposé que l'ensemble de ces 10 élus soit noté sur une feuille distribuée à l'ensemble des élus communautaires et que chacun élu vote à bulletin secret pour les élus qu'il souhaite élire en tant que titulaire. Ce principe obtient l'accord de l'ensemble des élus.

Pour le 1^{er} tour, M. MENN procède à l'appel et chaque élu à l'appel de son nom dépose dans l'urne son bulletin de vote.

Il est procédé au dépouillement par M. FERREIRA et M. LEPORI. Le dépouillement donne les résultats suivants :

- Nombre de bulletins trouvés dans l'urne : 31,
- A déduire bulletins blancs : 0, bulletin nul : 1,
- Nombre de suffrages exprimés : 30

La majorité absolue est donc à 16 voix.

Les résultats du 1^{er} tour sont les suivants :

Civilité	Nom	1er tour, Nombre de voix obtenues
M.	BOUCHER	10
Mme	COQUELLE	24
M.	DEGAUCHY	22
M.	DELAHOUCHE	12
M.	DELION	14
M.	DIETRICH	23
Mme	DUBUISSON	18
M.	FERREIRA	29
Mme	GARNIER	21
M.	MENN	21

Ainsi, Mme Laetitia COQUELLE, M. Gilbert DEGAUCHY, M. Christophe DIETRICH, Mme Martine DUBUISSON, M. Olivier FERREIRA, Mme Virginie GARNIER et M. Roger MENN, sont élus au 1^{er} tour à la majorité absolue.

Un deuxième tour est organisé entre M. Alain BOUCHER, M. Michel DELAHOUCHE et M. Dominique DELION.

Pour le 2^{ème} tour, M. MENN procède à l'appel et chaque élu à l'appel de son nom dépose dans l'urne son bulletin de vote.

Mme VAN ESLUWE a quitté le conseil à 22h50 elle ne participe pas au 2^{ème} tour.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

Il est procédé au dépouillement par M. FERREIRA et M. LEPORI. Le dépouillement donne les résultats suivants :

- Nombre de bulletins trouvés dans l'urne : 30,
- A déduire bulletins blancs : 3, bulletin nul : 5,
- Nombre de suffrages exprimés : 22

La majorité absolue est donc à 12 voix.

Les résultats du 2^{ème} tour sont les suivants :

Civilité	Nom	2 ^{ème} tour, Nombre de voix
M.	BOUCHER	3
M.	DELAHOUCHE	3
M.	DELION	16

Ainsi, M. DELION est élu au 2^{ème} tour à la majorité absolue.

Les 8 titulaires élus à la majorité absolue sont donc :

Mme Laetitia COQUELLE, M. Gilbert DEGAUCHY, M. Christophe DIETRICH, Mme Martine DUBUISSON, M. Olivier FERREIRA, Mme Virginie GARNIER, M. Roger MENN, M. Dominique DELION.

Election des suppléants

Pour rappel, 9 élus se sont portés candidats : M. Eric CARPENTIER, Mme Vanessa CHAMAND, M. Didier DEBUIRE, M. Michel DELAHOUCHE, M. Bernard GOSSET, Mme Marie-Noëlle GOURBESVILLE, Mme Mirjana JAKOVLJEVIC, M. Yves NEMBRINI, Mme Ophélie VAN ELSUWE.

Mme Mirjana JAKOVLJEVIC retire ensuite sa candidature.

Ainsi, il reste 8 candidats :

M. Eric CARPENTIER, Mme Vanessa CHAMAND, M. Didier DEBUIRE, M. Michel DELAHOUCHE, M. Bernard GOSSET, Mme Marie-Noëlle GOURBESVILLE, Yves NEMBRINI, Mme Ophélie VAN ELSUWE.

Il est rappelé que Mme VAN ELSUWE a quitté la séance à 22h50, elle ne participe pas au vote.

Il est proposé que les élus suppléants soient élus à main levée, ce principe obtient l'accord de l'ensemble des élus.

Ainsi, les 8 suppléants, M. Eric CARPENTIER, Mme Vanessa CHAMAND, M. Didier DEBUIRE, M. Michel DELAHOUCHE, M. Bernard GOSSET, Mme Marie-Noëlle GOURBESVILLE, M. Yves NEMBRINI, Mme Ophélie VAN ELSUWE sont élus au 1^{er} tour à l'unanimité avec 30 voix pour.

Le Conseil Communautaire,

- ✓ Décide de procéder, **à l'unanimité**, à un vote à bulletin secret pour l'élection des 8 délégués titulaires de la Communauté de communes au sein du comité syndical du SMVB,
- ✓ Elit les 8 délégués titulaires au scrutin secret : Mme Laetitia COQUELLE, M. Gilbert DEGAUCHY, M. Christophe DIETRICH, Mme Martine DUBUISSON, M. Olivier FERREIRA, Mme Virginie GARNIER et M. Roger MENN, au 1^{er} tour à la majorité absolue et M. DELION au 2^{ème} tour **à la majorité absolue**,
- ✓ Décide de procéder, **à l'unanimité**, à un vote à main levée pour l'élection des 8 délégués suppléants de la Communauté de communes au sein du comité syndical du SMVB,
- ✓ Elit les 8 délégués suppléants par un vote à main levée : M. Eric CARPENTIER, Mme Vanessa CHAMAND, M. Didier DEBUIRE, M. Michel DELAHOUCHE, M. Bernard GOSSET, Mme Marie-Noëlle GOURBESVILLE, M. Yves NEMBRINI, Mme Ophélie VAN ELSUWE **à l'unanimité** avec 30 voix pour,
- ✓ charge Monsieur le Président ou son représentant d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment sa notification entre les mains de Monsieur le Président du Syndicat Mixte du parc d'activités multi-sites de la Vallée de la Brèche,
- ✓ autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document afférent.

Communauté de Communes du Liancourtois La Vallée Dorée
PROCES VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 15 avril 2024

L'ordre du jour de la réunion étant épuisé et plus aucune intervention n'étant sollicitée, Monsieur le Président lève la séance à 23h15 et rappelle que la prochaine session de l'assemblée est programmée le 27 mai 2024.

Procès-verbal dressé à Laigneville le 25 avril 2024	
<p>Le Secrétaire de séance, Gérard LAFITTE</p> 	<p>Le Président, Olivier FERREIRA</p> <p>olivier ferreira</p> <p><small>Signature numérique de olivier ferreira DN : c=FR, o=COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LIANCOURTOIS, ou=0002 246000129, cn=olivier ferreira, sn=ferreira, givenName=olivier, serialNumber=4f214bf82bf047cfc2c6ae0 4e8f653178a97c9a4, 2.5.4.97=NTRFR-246000129 Date : 2024.04.25 15:19:56 +02'00'</small></p>