

**SYNDICAT MIXTE DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE
DE SALAISE-SABLONS**

Extrait des délibérations du Comité Syndical du 24 novembre 2016

Délibération n° 2016/249

Objet : Projet de convention de partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône

L'an deux mil seize, jeudi 24 novembre à 17 h00, le comité syndical du Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons, régulièrement convoqué le 09/11/2016, s'est réuni en séance ordinaire, au siège du syndicat mixte au sein de la maison de projet, sous la présidence de Jean-Pierre BARBIER, Président.

Membres en exercice : 12 titulaires, 12 suppléants

Présents : 8 Votants : 10 Pour : 10 Contre : 0 Abstention : 0

Membres présents :

Pour la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS ROUSSILLONNAIS :

Monsieur Francis CHARVET, Madame Roberte DI BIN, Monsieur Jean-Louis GUERRY, Monsieur Gilles VIAL.

Pour le DEPARTEMENT DE L'ISERE :

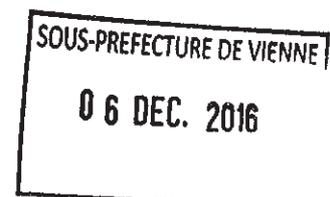
Monsieur Jean-Pierre BARBIER, M. Robert DURANTON

Membre excusé : Madame Annick MERLE ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre BARBIER.

Pour le CONSEIL REGIONAL AUVERGNE RHONE-ALPES :

Mme Michèle CEDRIN, Mme Marie-Thérèse LAMBERT.

Membre excusé : Monsieur Thierry KOVACS ayant donné pouvoir à Mme Michèle CEDRIN



Considérant le périmètre géographique d'INSPIRA dont une partie du foncier appartient à l'Etat, concédé à la Compagnie Nationale du Rhône,

Vu la délibération n°2010/30 du conseil syndical en date du 7 décembre 2010 décidant d'initier une procédure d'aménagement sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté.

Vu la délibération n°2013/93 du comité syndical en date du 21 janvier 2013, le comité syndical a approuvé une première convention définissant les modalités de participation financière aux différentes études pré-opérationnelles jusqu'à la création de la ZAC.

Par délibération du 12 mars 2014, le conseil communautaire a approuvé la création la Zone d'Aménagement Concerté et a approuvé la mise en place de la participation constructeur en substitution de la part communale de la taxe d'aménagement.

Considérant les échanges et l'association de la CNR aux différentes étapes du projet depuis la création de la Zone d'Aménagement Concerté,

Considérant l'approbation du schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence,

Considérant l'accord intervenu en 2016 entre la CNR et son concédant visant à réserver un espace de 20 ha pour le développement d'un site tri-modal.

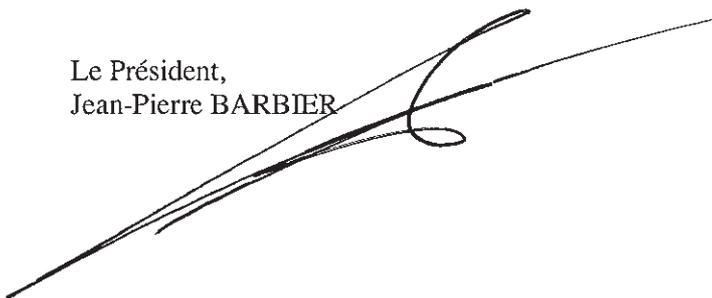
Considérant le projet de convention, ci-annexé, définissant les engagements réciproques des parties pour les domaines suivants :

- Gouvernance du projet et de la convention,
- Coordination d'actions pouvant faire l'objet d'accords spécifiques :
 - Système de management environnemental,
 - Gestion des espaces verts et équipements publics,
 - Energies renouvelables,
 - Programme de recherche en économie circulaire,
 - Multimodalité.
- Promotion et prospection communes,
- Aménagement et son financement
 - Périmètre de 10 ha net commercialisable,
 - Etudes et équipements à réaliser conformes au dossier d'exécution déposé par CNR en décembre auprès du concédant et conforme au dossier d'autorisation unique déposé par le Syndicat Mixte fin juillet,
 - Délégation de maîtrise d'ouvrage au Syndicat Mixte,
 - Les missions déléguées au Syndicat Mixte,
 - La réalisation des équipements au plus tard au 31/12/2021,
 - Les obligations des parties,
 - Le cout d'objectif de 5 M€ HT en euro courant au 1^{er} novembre 2016,
 - Les modalités de financement : 3,5 M€ versé par avance annuelle, 1,5M€ versé aux clients CNR en remboursement pour partie de celle versée par les clients à l'aménageur.

Le comité syndical, après exposé du Président :

- **approuve** la convention de partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône, ci-annexée,
- **approuve** le versement par CNR du montant forfaitaire de 260 000 € HT pour l'année 2016 correspondant aux études et rémunération de l'aménageur entre le dossier de création et le dossier de réalisation sur les 10 ha commercialisable,
- **autorise** le Président à signer ladite convention avec la Compagnie Nationale du Rhône,
- **autorise** le Président à signer tous les actes relatifs à la bonne exécution de la présente délibération.

Le Président,
Jean-Pierre BARBIER

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the printed name 'Jean-Pierre BARBIER'. The signature is fluid and extends across the width of the text area.



**CONVENTION DE PARTENARIAT
POUR LE DEVELOPPEMENT D'INSPIRA
ESPACE INDUSTRIEL RESPONSABLE ET MULTIMODAL**

ENTRE

Le **SYNDICAT MIXTE DE LA ZONE INDUSTRIALE PORTUAIRE DE SALAISE SABLONS**, domicilié à Salaise sur Sanne, 311 rue des Balmes, représenté par son Président Jean-Pierre BARBIER, autorisé par délibération du comité syndical en date du xx ci-après dénommé le « Syndicat Mixte »

ET

La **COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE**, société anonyme d'intérêt général administrée par un Directoire et un Conseil de Surveillance, considérant sa volonté d'ancrage avec les Collectivités Territoriales, en application du cahier des charges général de la concession modifié par le décret du 16/06/2003, et représentée par sa Présidente Directrice Générale, Elisabeth AYRAULT, dûment habilitée à l'effet des présentes, ci-après dénommée la "CNR",

Ci-après dénommées « les Parties » ou « les Partenaires »,

Table des matières

Article 1 – Objet de la convention	5
Article 2 – Périmètres et surfaces concernées	5
Article 3 – Gouvernance	5
3.1. Gouvernance globale du projet.....	5
3.2. Gouvernance de la convention de partenariat.....	6
Article 4 – Coordination d'actions	6
4.1. Système de Management de l'Environnement	6
4.2. Gestion des espaces verts ou équipements publics.....	7
4.3. Energies renouvelables	8
4.4. Programme de recherche en économie circulaire.....	8
4.5. Multimodalité.....	8
Article 5 - Promotion, prospection, animation	8
5.1. Vocation économique du foncier CNR	8
5.2. Vocation économique du foncier Syndicat Mixte	9
5.3. Commercialisation et implantation d'entreprises	9
Article 6 - Aménagement.....	10
6.1. Aménagements à réaliser sur le domaine concédé	10
6.1.1. Périmètre.....	10
6.1.2. Délégation de maîtrise d'ouvrage	10
6.1.3. Descriptif des missions à réaliser par le Syndicat Mixte	10
6.1.4. Calendrier des travaux.....	11
6.2. Obligations des parties	11
6.2.1. Obligations du Syndicat Mixte	11
6.2.2. – Obligations de la CNR.....	12
6.3 - Estimation du coût des études et des travaux	13
Article 7 – Financement.....	13
7.1. Montant.....	13
7.2. Modalités de versement.....	14
Article 8 - Communication	15
Article 9 – Propriétés des études et accès aux données	15
Article 10– Date d'effet et durée de la convention	15
Article 11 - Modification - résiliation de la convention	15
Article 12 – Litiges	16

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

INSPIRA, Espace Industriel Responsable et Multimodal

Située au carrefour de cinq départements, sur les communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons, INSPIRA, comprenant 340 ha, 22 entreprises et 900 salariés, est positionnée au cœur d'une des principales régions économiques françaises et européennes en limite sud du département de l'Isère, à 40 km au sud de l'agglomération lyonnaise, sur un axe économique européen majeur de circulation et de productions pharmaceutiques et chimiques.

Installée en contre bas du massif du Pilat (Parc Naturel régional) dans un site naturel exceptionnel tant du point de vue environnemental que de la proximité d'activités industrielles telles que la plateforme chimique de Roussillon (créée en 1915), elle bénéficie de savoir-faire industriels et de compétences rares pour lui permettent de conforter, développer et pérenniser de nouvelles activités.

Sa position sur un axe européen majeur de circulation reliant les agglomérations et les ports de Marseille et Lyon et au-delà l'Europe du nord, ses connexions au maillage routier (A7 et RN7), au bassin fluvial Saône-Rhône et au réseau ferré par l'intermédiaire d'un embranchement ferroviaire sur la ligne Paris Lyon Marseille, lui confèrent une vocation de plateforme industrielle multimodale à l'échelle régionale.

Grâce à ses infrastructures, INSPIRA est aujourd'hui l'un des premiers sites ferroviaires régional et le second site portuaire du bassin Rhône Saône.

L'ensemble de ces éléments, qui en fait indéniablement un pôle économique d'envergure européenne, associés à des disponibilités foncières et d'aménagement importantes forment ainsi une offre très attractive pour l'accueil et l'implantation d'activités nouvelles. Les domaines énergie, écotecnologie, matériaux, recyclage, chimie, sont particulièrement ciblés ainsi que les activités et services logistiques pour répondre aux besoins des industriels de la région avec notamment la possibilité d'accueillir des projets industriels de grande ampleur ainsi que des démonstrateurs ou pilotes industriels.

Trois objectifs de développement d'INSPIRA sont retenus et partagés :

- L'accueil de nouvelles activités industrielles et de services,
- Le développement de l'intermodalité par le report modal de la route vers le fleuve ou le rail,
- L'installation d'un management environnemental tant pour la conception de la zone que pour l'accompagnement des entreprises et des salariés présents et à venir dans une dynamique de mise en œuvre opérationnelle des principes d'écologie industrielle.

Le Syndicat Mixte

Devant le nombre et la diversité des partenaires concernés, la complexité des montages à mettre en œuvre, ainsi que l'intérêt à la fois régional et départemental du développement de ce site, il est apparu nécessaire de mettre en place une structure dédiée, créant des conditions politiques, techniques, administratives et financières adaptées à l'enjeu.

C'est pourquoi un syndicat mixte est créé entre le conseil régional Rhône-Alpes, le conseil général de l'Isère, et la communauté de communes du pays Roussillonnais en mars 2009.

Le syndicat mixte est compétent pour les études, la réalisation, l'aménagement, la promotion, la commercialisation et la gestion de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons dénommée INSPIRA, Espace Industriel responsable et multimodal.

Au 1er décembre 2014, la ZIP Salaise Sablons est devenue INSPIRA Espace Industriel Responsable et Multimodal, décrivant ainsi clairement les objectifs du projet.

Le cadre d'intervention de la CNR

La CNR au titre de la mission navigation de la concession relative à l'aménagement et à l'exploitation du Rhône dont elle est titulaire gère, aménage et développe 18 sites industriels et portuaires multimodaux le long de la Vallée du Rhône entre Lyon et Arles, dont le Port de Lyon Edouard Herriot. Ces plateformes le long du Rhône sont au cœur des enjeux de développement durable, puisqu'elles sont en capacité d'accueillir des activités créatrices d'emplois tout en contribuant à un rééquilibrage des modes de transport. En 2015, ces 18 sites ont généré 3.6 Millions de tonnes (Mt) de trafic fluvial sur le bassin Rhône Saône, dont 1.9 Mt via les ports publics sous concédés par la CNR et 1.7 Mt via les entreprises implantées en bord d'eau utilisant leurs propres moyens de manutention.

Le cadre d'intervention général de la CNR est défini par les obligations du cahier des charges de sa concession. Le développement du site industriel et portuaire (SIP) est défini par une convention Etat / CNR en date du 10 décembre 1987 à laquelle est annexée un cahier des charges spécifique. Ainsi, sur les communes de Salaise et Sablons, la CNR a l'obligation de réaliser au cœur d'INSPIRA une zone portuaire constituée d'une zone d'implantations d'entreprises industrielles avec ouvrages portuaires privés et d'une zone banalisée offrant de l'outillage de manutention portuaire, des équipements et des services de manutention et de logistique. La gestion de cette seconde zone a été confiée à la CCI Nord Isère via une convention de sous-traité de concession. Partiellement aménagé, le site CNR représente aujourd'hui en tonnage le deuxième site portuaire de la vallée du Rhône après le Port Edouard Herriot. Le site a généré environ 950 000 tonnes de trafic fluvial en 2015 et constitue à ce titre un site stratégique pour le bassin Rhône-Saône.

Le site CNR dispose d'un potentiel foncier stratégique de 38 ha qu'elle compte valoriser conformément à ses obligations de concessionnaire. L'objectif est le renforcement de l'offre existante sur l'ensemble de la zone portuaire, à savoir le renforcement des services offerts par la zone banalisée et l'aménagement de foncier en bord voie d'eau destiné à l'implantation d'entreprises. Ces nouveaux développements permettront de consolider le rayonnement et la compétitivité du site portuaire à l'échelle du bassin Rhône-Saône et de contribuer au développement économique.

Les procédures nécessaires à la réalisation du projet global INSPIRA

Une Zone d'Aménagement Concerté est une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique, ou un établissement public y ayant vocation, décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains, notamment ceux acquis ou à acquérir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. La ZAC est l'outil adapté pour les opérations d'une certaine ampleur et complexité. Elle permet à la fois le découpage ou le regroupement de parcelles, la viabilisation des terrains et la création de surface de plancher.

Par délibération du 7 décembre 2010, le conseil syndical a décidé d'initier une procédure d'aménagement sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté.

Par délibération du Conseil communautaire du 12 mars 2014, la Communauté de communes du Pays Roussillonnais a approuvé le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Salaise-Sablons, qui intègre les 100 ha du domaine public concédé par l'Etat à CNR (ci-après : « domaine concédé ») constituant le SIP de Salaise Sablons

Par délibération du 17 mars 2014, le conseil syndical a approuvé une concession d'aménagement avec la Société Publique Locale Isère Aménagement dont il est actionnaire à hauteur de 3,2% du capital et dispose d'un représentant au conseil d'Administration.

Le Dossier d'Autorisation Unique au titre du Code de l'Environnement a fait l'objet d'un dépôt aux services instructeurs le 26 juillet 2016.

Concernant l'aménagement spécifique du site portuaire concédé à CNR, cette dernière porte les demandes d'autorisation spécifiques suivantes :

- dossier d'exécution et de recollement prévu au sein des dispositions du code de l'énergie relatives aux installations hydrauliques,
- dérogation au régime de protection des espèces au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les thématiques suivantes :

- Gouvernance,
- Coordination d'actions,
- Promotion et prospection communes,
- Aménagement et son financement.

Article 2 – Périmètres et surfaces concernées

Le site industriel de la CNR : 100 ha

L'ensemble du périmètre du site industriel portuaire de la CNR comprend :

- la zone nord d'implantations d'entreprises (GDE, Rubis Stockage, Novapex, ainsi que la parcelle libre au nord de Novapex).
- les emprises actuelles du Port Public,
- la parcelle réservée à une extension du Port Public,
- la zone sud d'implantations d'entreprises (USSR, Locapal, Eurofloat et Delmonico Dorel)
- le foncier vierge de 38 Ha situé entre les implantations USSR au nord et Delmonico Dorel au sud.

La Zone Industriale-Portuaire de Salaise sur Sanne : 340 ha

Ce périmètre inclut l'ensemble du site industriel CNR décrit ci-dessus à l'exception de la piste d'exploitation longeant le Rhône et se décompose ainsi :

- 80 ha d'implantations existantes,
- 128 ha commercialisables (dont 41 ha CNR),
- 29 ha de réserves foncières privées (dont 5 ha CNR),

Soit 157 ha pour de nouveaux développements.

En concertation avec l'Etat en sa qualité d'autorité de contrôle de la concession de la CNR, le périmètre CNR à aménager devrait être réduit de 20 ha d'ici 2023 correspondant à l'emprise de la réserve foncière pour l'implantation d'un équipement trimodal inscrite au schéma portuaire métropolitain. Cette évolution du périmètre sera, sous réserve d'un accord de l'Etat, actée par un avenant à la convention Etat - CNR à laquelle est annexé le cahier des charges spécial du site portuaire de Salaise Sablons.

Une carte du périmètre d'INSPIRA est jointe en **annexe 1**.

Article 3 – Gouvernance

3.1. Gouvernance globale du projet

Les statuts du Syndicat Mixte prévoient la participation de la CNR à chacun de ses comités syndicaux avec voix consultative.

La CNR participe au comité de suivi mensuel regroupant les parties techniques intéressées à l'aménagement, il s'agit d'une revue de projet.

La CNR est conviée aux différents groupes de travail mis en place pour répondre à la bonne conduite de l'opération.

Sur simple demande de la CNR ou du Syndicat Mixte, des rencontres techniques spécifiques peuvent être organisées en complément.

Le comité d'agrément peut être mobilisé à la demande par le Syndicat Mixte ou CNR.

Les différents comptes-rendus et supports de présentation sont systématiquement transmis aux participants sous 15 jours et reconnus comme approuvés dans les 10 jours suivants.

3.2. Gouvernance de la convention de partenariat

3.2.1 Le Comité de Pilotage.

Il se réunit au moins une fois par an sur proposition du Syndicat Mixte ou de la CNR.

Les avis et décisions rendus par la Comité de Pilotage portent sur les points d'arbitrage nécessaires relatifs à la présente convention et sur les actualités du projet.

Il sera composé de membres du Syndicat Mixte et de la CNR :

- Pour le Syndicat Mixte : trois représentants maximum
- Pour la CNR : trois représentants maximum

D'un commun accord entre les parties, ce comité pourra s'entourer de représentants complémentaires ou de techniciens des parties, de personnalités qualifiées et des représentants des institutions qu'il sera jugé nécessaire d'associer. Ces personnes interviendront à titre de conseil et n'auront pas de voix délibérative.

Les avis et décisions du comité de pilotage sont pris à l'unanimité.

Les convocations aux réunions seront établies par le Syndicat Mixte, après accord sur les dates.

Les ordres du jour seront proposés trois semaines avant la réunion par le demandeur, le partenaire disposera d'une semaine pour l'amender.

Le compte-rendu sera rédigé alternativement par le Syndicat Mixte et la CNR. Un projet sera soumis sous 2 semaines. Sans observations sous 10 jours, le compte rendu sera réputé validé.

Sous réserve d'un accord entre les Parties, les décisions entrant dans le cadre du Comité de Pilotage pourront être prises par échange de courrier.

3.2.2. Le Comité Technique.

Le comité technique aura la charge de préparer les décisions du comité de pilotage et d'assurer le suivi de la présente convention.

Il sera composé de représentants de la CNR et du Syndicat Mixte.

D'un commun accord entre les parties, ce comité pourra s'entourer de représentants complémentaires ou de techniciens des parties, de personnalités qualifiées et des représentants des institutions qu'il sera jugé nécessaire d'associer.

Il se réunira en amont des comités de pilotage prévus à l'article 4.2.1 et en tant que de besoin en amont des comités de suivi mensuels prévus à l'article 4.1. Le compte rendu sera rédigé alternativement par le Syndicat Mixte et la CNR. Un projet sera soumis sous 2 semaines. L'autre partie disposera de 10 jours pour faire parvenir ces observations.

Article 4 – Coordination d'actions

Les partenaires conduisent des actions qui ont un meilleur impact dès lors que leur coordination est assurée.

4.1. Système de Management de l'Environnement

Le Syndicat Mixte s'est engagé dans la mise en place d'un système de management de l'environnement.

Depuis juillet 2016, le Syndicat Mixte est certifié ISO 14001 – 2015 pour ses trois compétences : aménagement, commercialisation et gestion, sur le périmètre géographique de la Zone d'Aménagement Concerté

Il s'agit prioritairement d'intégrer les obligations réglementaires liées au projet de Zone d'Aménagement Concerté et d'en faire un réel atout en matière de commercialisation et de gestion au vu du nombre important de parties intéressées dans ce projet.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte se fixe des axes stratégiques définis dans la politique environnementale et sociétale.

La CNR est intégrée en tant que partie intéressée au Système de Management de l'Environnement et associée aux processus « métiers » du Syndicat Mixte.

La CNR pourra être acteur ou pilote d'actions la concernant dans le plan d'actions environnemental et sociétal qui permet de répondre aux obligations de conformité, traiter les aspects/impacts environnementaux significatifs et atteindre les objectifs environnementaux liés aux axes stratégiques.

Des indicateurs sont mis en place, autant que possible, pour mesurer la performance environnementale en particulier la mesure de l'atteinte des objectifs environnementaux et l'efficacité des processus.

La CNR sera sollicitée pour fournir des données permettant le calcul des indicateurs ou leur construction.

Les sujets liés aux compétences et à la sensibilisation des intervenants, à la communication, à la gestion des incidents ou non-conformités, à la maîtrise opérationnelle et aux situations d'urgence seront traités dans le cadre du groupe de travail qualité et gestion.

La CNR sera conviée aux revues de direction.

Elle pourra éventuellement être sollicitée dans le cadre des audits internes et audits de certification.

4.2. Gestion des espaces verts ou équipements publics

Les parties conviennent d'étudier conjointement la mise en place de modalités de gestion cohérentes dès la conception des aménagements dans une approche de coût global, afin d'intégrer les enjeux relatifs aux objectifs de la politique environnementale d'une part, et de maîtriser les dépenses d'exploitation d'autre part.

Jusqu'à la réalisation de la ZAC, la CNR assure l'entretien, la gestion courante et toute mesure conservatoire rendue nécessaire pour des raisons de sécurité sur son domaine.

Les modalités de coordination des actions, d'information des tiers et de capitalisation des données seront établies dans le cadre d'une convention ultérieure.

La CNR et le Syndicat Mixte coordonnent leurs interventions en matière d'espaces verts ou d'équipements publics afin de générer le moindre impact pour les industriels mais aussi afin de favoriser une image cohérente sur l'ensemble d'INSPIRA.

L'information est notamment donnée à l'occasion du groupe de travail qualité et gestion. Dès intervention de l'une des parties pouvant générer un impact, l'information est transmise par courrier électronique à l'interlocuteur désigné pour chaque partie.

Pourront notamment être établies des délégations de gestion relatives aux espaces verts, à la propreté du site (y compris les déchets issus des dépôts sauvages), y compris son déneigement ou à l'entretien des voiries et parkings.

4.3. Energies renouvelables

Du fait du positionnement en secteur industriel et chimique, INSPIRA et la CNR sont amenés à partager des projets autour des énergies renouvelables et à favoriser leurs usages.

Des accords spécifiques pourront être établis pour la mise en place d'ombrières photovoltaïques, de programme en matière de stockage de l'énergie, développement de solutions de mobilité ou tout autre programme conforme aux stratégies de développement portées par CNR ou le Syndicat Mixte.

4.4. Programme de recherche en économie circulaire

Compte tenu des nombreux services à valeur ajoutée présents sur INSPIRA et en proximité, une articulation entre le foncier disponible et les synergies industrielles est recherchée.

Par convention en date du 28 août 2015, le Syndicat Mixte a engagé un programme de recherche mobilisant la CNR et d'autres partenaires avec pour objectif de définir un outil permettant d'implanter une activité ou un service industriel par rapport à ses besoins de services et non uniquement par son besoin de foncier.

CNR et le Syndicat Mixte sont engagés dans des suites données à ce programme. Si les suites se confirment (candidature en cours), CNR et le Syndicat Mixte travailleront ensemble à la pré-commercialisation de cet outil, à compter de 2017 : INSPIRA reste un territoire exemplaire et fera l'objet d'une zone test pour le développement final de l'outil en lien avec d'autres partenaires et d'autres plateformes industrielles européennes.

Ces démarches font l'objet d'accords spécifiques.

4.5. Multimodalité

La multimodalité est une particularité au cœur du domaine concédé.

En particulier, l'étude du schéma portuaire du bassin Rhône-Saône conduite en 2010 par Voie Navigable de France, les régions et la CNR envisage à terme la création d'une escale conteneur ayant pour vocation de desservir les implantations industrielles et logistiques d'INSPIRA et du territoire proche. Cette préconisation est confortée par le schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence adopté en 2015.

Le Syndicat Mixte et la CNR se coordonneront pour valoriser les atouts et le potentiel d'INSPIRA.

Des accords spécifiques relatifs aux financements de projets ou d'études pourront être établis.

Article 5 - Promotion, prospection, animation

5.1. Vocation économique du foncier CNR

En déclinaison des obligations de la concession exposées en préambule, et en cohérence avec les objectifs de développement d'INSPIRA inscrits dans la charte, il est établi que le foncier disponible CNR est réservé, en priorité, à l'extension des fonctions portuaires et à l'accueil d'entreprises industrielles et logistiques utilisatrices de la voie d'eau, et notamment celles ayant besoin de réaliser leur propre apportionement.

Pour mémoire, les filières classiques qui acceptent un report modal par voie d'eau sont les suivantes : les matériaux de construction nobles (granulats, ciments...), le recyclage des déchets du BTP, le bois et produits forestiers, la biomasse forestière, les produits chimiques, les produits métallurgiques, les déchets métalliques ferreux et non ferreux, les produits pétroliers, les combustibles minéraux solides (type charbon), les engrais, les céréales, les agro-carburants, les automobiles et tout matériel conteneurisable. Le transport fluvial se prête également très bien au transport de charges lourdes et volumineuses.

Certaines filières ne sont pas présentes à ce jour sur le bassin Rhône-Saône. Elles ont toutes vocations à s'implanter sur le domaine concédé. L'objectif de trafic fluvial moyen cible annuel est de l'ordre de 3t/m² de terrain et ne peut être inférieur à 1t/m².

5.2. Vocation économique du foncier Syndicat Mixte

En cohérence avec les caractéristiques spécifiques à INSPIRA, un espace économique d'une capacité foncière forte adossé à la première plateforme chimique de France et doté d'équipement et services multimodaux de niveau national, INSPIRA ambitionne un développement orienté vers les industries d'avenir dont l'énergie, les matériaux, le recyclage, la chimie, les écotechnologies, l'agro-industrie, la distribution multimodale, les activités supports au développement industrie.

Dans son accompagnement à l'implantation, INSPIRA s'attache à proposer aux entreprises une implantation reposant sur les synergies industrielles possibles en termes de flux de matière, d'eau et d'énergie ou de mutualisation d'équipement. Ces interactions sont facilitées par les entreprises déjà présentes sur INSPIRA et par la proximité de la plateforme chimique de Roussillon et du Port Public. L'écologie industrielle est ainsi un vecteur de l'aménagement et du développement économique d'INSPIRA.

L'application de l'écologie industrielle ainsi que les initiatives menées par INSPIRA et ses partenaires autour des nouveaux besoins de l'industrie (services industriels, énergies renouvelables, multimodalité...) visent l'accueil de projets innovants, de démonstrateurs, d'entreprises à fort potentiel.

5.3. Commercialisation et implantation d'entreprises

Les parties s'entendent pour mener des actions conjointes pour promouvoir INSPIRA. Elles s'engagent à être des ambassadeurs du projet dans sa globalité, valorisant également l'offre commerciale portée par chacune des parties.

CNR et Syndicat Mixte s'engagent à faire converger leur offre technique et tout élément nécessaire à une offre commune complète pouvant conduire une implantation à être positionnée sur les deux fonciers.

De même, au regard des besoins d'implantation d'un projet, 2 offres d'implantations sur INSPIRA, une sur le domaine concédé et une hors domaine concédé, pourront être proposées conjointement.

Il est convenu par ailleurs que le processus d'implantation des entreprises sur le périmètre de la ZAC se déroule comme suit :

- Identification du prospect par CNR et/ou le Syndicat Mixte;
- Première analyse des besoins ou du cahier des charges de l'entreprise par la partie qui a eu le contact;
- Accueil Syndicat Mixte et CNR ;
- Analyse conjointe de CNR et du Syndicat Mixte au regard de la charte et des critères conjointement établis. En particulier, l'étude de la logistique fluviale du projet permet de déterminer si les volumes sont suffisants pour une implantation sur le domaine concédé.
Si le projet correspond à une implantation sur le domaine concédé :
- Avis du comité d'agrément ou, a minima du Président du Syndicat Mixte et de la CNR,
- Négociation contractuelle bilatérale entre le client et CNR,
- Définition des prestations techniques : accompagnement CNR,
- Validation définitive des projets d'implantation par CNR après avis du Syndicat Mixte.

- Si le projet correspond à une implantation hors Domaine Concédé :
- Avis du comité d'agrément ou, a minima du Président du Syndicat Mixte et de la CNR,
- Négociation contractuelle bilatérale entre le client et le Syndicat Mixte,
- Définition des prestations techniques : accompagnement Syndicat Mixte,
- Validation définitive des projets d'implantation par le Syndicat Mixte après avis de CNR si interface avec le domaine concédé.

Si le dialogue n'aboutit pas malgré tout à un consensus, la position de la CNR prévaudra pour les projets d'implantation sur le domaine concédé.

Pour les occupations temporaires du domaine concédé de l'Etat à la CNR relevant d'une Autorisation d'Occupation Temporelle unilatérale, par nature de courte durée, il sera donné une simple information au Syndicat Mixte par courrier postal ou électronique au moins 10 jours avant occupation.

Article 6 - Aménagement

6.1. Aménagements à réaliser sur le domaine concédé

6.1.1. Périmètre

La cartographie annexe n°2 indique le périmètre retenu pour la réalisation des travaux. Ils sont conformes au dossier d'exécution à déposer en décembre 2016 par la CNR auprès des services instructeurs.

La « quote-part » du domaine concédé à aménager correspond à l'objectif de disposer d'une surface de foncier nette de 10 ha commercialisables répartis au Nord et au Sud des parties déjà aménagées par la CNR.

6.1.2. Délégation de maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des études et travaux à réaliser sur le domaine concédé est déléguée au Syndicat. Ce dernier pourra confier, sous réserve d'un accord écrit de CNR, en tout ou partie les missions correspondantes à un aménageur.

Il est entendu entre les Parties que :

- Les constructions réalisées dans le périmètre du domaine concédé appartiennent ab initio à l'Etat ;
- Les ouvrages réalisés dans le périmètre du domaine concédé pourront faire l'objet de conventions ad hoc (transfert de gestion, superposition d'affectation, ...).

6.1.3. Descriptif des missions à réaliser par le Syndicat Mixte

- Procéder aux études opérationnelles nécessaires à l'aménagement de la « quote-part » du domaine concédé concerné, et en particulier :
 - o les études à mener dans le cadre des procédures règlementaires nécessaires (dossier loi sur l'eau, dossier de dérogation espèces protégées, ...),
 - o les études d'architecte paysagiste urbaniste en chef,
 - o les études opérationnelles de maîtrise d'œuvre,
- Représenter la maîtrise d'ouvrage du projet dans le cadre des demandes d'autorisations administratives (loi sur l'eau, espèces protégées, urbanisme, dossier de réalisation de ZAC...) hormis celles spécifiques à la concession (procédures au titre du Code de l'Energie),
- Aménager les sols et réaliser les équipements d'infrastructures propres à l'opération :
 - o Conception et réalisation des équipements publics et/ou communs nécessaires à l'aménagement du domaine concédé,
 - o Viabilisation des secteurs concernés d'ici 2021 :
 - Réalisation d'une voirie définitive permettant les accès modes doux / Véhicules Légers/ Poids Lourds,
 - Desserte de la zone en réseaux primaires,
 - Réalisation des réseaux en attente en limite de parcelles,
 - Travaux d'aménagements paysagers,
 - Mesures compensatoires au projet (hydrauliques, espèces protégées),
 - o Travaux de requalification de l'existant (voirie, réseaux, espaces verts) en tant que de besoin,
 - o Travaux relatifs à toute amélioration des infrastructures existantes.
 - o Défrichage du foncier à mobiliser pour la réalisation des ouvrages communs et pour la commercialisation des 10 ha nets.
- Assurer l'ensemble des tâches de conduite et de gestion de l'opération (coordination des opérateurs, mise à jour des documents comptables et financiers, information...).
- Assurer le suivi et le règlement précontentieux et contentieux des réclamations formées par les entreprises,

- Suivre l'élaboration et la validation des projets privés et organiser l'interface entre ces projets et l'opération d'aménagement.

Pour permettre à la CNR d'affecter les moyens humains nécessaires au bon suivi du projet, il est convenu que les dates et le rythme des réunions sont établis en concertation. Une base de données des supports de présentation et des comptes-rendus de réunion est constituée et disponible en ligne.

Pour la bonne conduite de l'opération, CNR aura accès à la base de données techniques et au Système d'Information Géographique qui sera mis en place par le Syndicat Mixte.

6.1.4. Calendrier des travaux

Vu l'échéance de la concession CNR, aujourd'hui fixée au 31 décembre 2023, la réalisation de l'ensemble des travaux est prévu sur la « quote-part » du domaine concédé d'ici fin 2021, selon le phasage de l'opération arrêté, sous peine de fragiliser la CNR dans la réalisation de ses missions de concessionnaire. Il est entendu entre les parties que le non-respect de cette échéance constitue une clause de résiliation de la présente convention.

6.2. Obligations des parties

6.2.1. Obligations du Syndicat Mixte

Présentation des avant-projets et projets

Les équipements prévus à charge de l'opération d'aménagement incluant tous travaux à réaliser sur le domaine concédé font l'objet d'un ou plusieurs avant-projet(s) sommaire(s) établi(s) en accord avec les services concernés de la CNR. Ce ou ces avant-projet(s) sont soumis pour accord à la CNR.

Chacun de ces avant-projets doit être présenté selon un échéancier établi en accord avec la CNR et le cas échéant les autres personnes destinataires des ouvrages.

Les projets d'exécution doivent être conformes aux avant-projets approuvés par la CNR. Les projets d'exécution font également l'objet d'un accord écrit en application de règles internes à la CNR.

Les avant-projets devront être acceptés par le représentant de la CNR dans un délai de 6 semaines à compter de leur réception. En l'absence de réponse, le Syndicat Mixte saisira une seconde fois la CNR. En l'absence d'avis, les avant-projets seront réputés acceptés dans un délai d'un mois à compter de leur seconde réception.

Exécution des travaux objet de l'opération

Le Syndicat Mixte assure la maîtrise d'ouvrage des travaux par délégation de CNR et s'assure de leur parfait achèvement dans les délais prévus par l'échéancier. Il assure à ce titre une mission de coordination administrative générale.

Le Syndicat s'engage à réaliser les travaux conformément à l'arrêté qu'aura obtenu CNR au titre du dossier d'exécution. Suite à son obtention, CNR notifiera l'arrêté au Syndicat Mixte par lettre recommandée avec accusé de réception.

La CNR, destinataire des ouvrages et ses services compétents pourra avoir communication de toutes les pièces contractuelles et documents demandés ; elle est autorisée à suivre les chantiers et peut y accéder à tout moment. Toutefois, elle ne peut présenter ses observations qu'au Syndicat Mixte et non directement aux entrepreneurs ou maîtres d'œuvre.

Lorsque les ouvrages sont achevés, ils font l'objet d'une réception à laquelle est invitée la CNR.

Le Syndicat Mixte de son côté propose à la CNR les modifications imposées par un changement de réglementation ou l'avertit en cas de difficulté ou de contraintes techniques apparues en cours de chantier.

Le Syndicat Mixte est investi, pour l'exécution des ouvrages faisant l'objet de la présente délégation de maîtrise d'ouvrage, de tous les droits que les lois et règlements confèrent aux Collectivités publiques en matière de travaux publics. Il demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui en découlent.

Le Syndicat Mixte doit demander préalablement à la CNR l'autorisation d'intervenir sur le domaine concédé pour la réalisation des travaux prévus dans le périmètre de l'annexe n°3.

Il devra s'assurer du respect par les entreprises qu'il mandatera, de la réglementation relative aux DT/DICT.

Le Syndicat Mixte s'engage à intégrer dans les marchés de travaux ou d'études l'obligation pour les entreprises intervenant sur le domaine concédé d'établir leur plan de prévention en coordination avec CNR.

Pour chaque étude ou chaque phase de travaux, le planning de lancement sera présenté en comité technique, le projet de cahier des charges sera soumis au partenaire qui disposera de deux semaines pour transmettre ses observations. Dans le cas contraire, le cahier des charges sera réputé validé.

Au moment de la validation du cahier des charges, les parties préciseront si elles souhaitent participer au choix du titulaire des études ainsi qu'aux comités techniques et de pilotage des études.

6.2.2. – Obligations de la CNR

La CNR s'engage à valider toute décision et toute production impactant le domaine concédé et ses clients. Et, en particulier :

- les avants –projets et projets d'exécution,
- la convention de participation des constructeurs au coût des équipements publics,
- la définition des prestations techniques,
- la fiche de lot,
- le cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales, le cas échéant. Ce dernier sera annexé aux titres d'occupation du domaine concédé,
- le coût des aménagements sur le domaine concédé,
- le phasage et les délais de réalisation :
 - au regard des obligations concessionnaire (fin des travaux au plus tard au 31/12/2021),
 - au regard des exigences commerciales de la CNR.

L'ensemble des documents, ci-dessus, seront présentés en Comité Technique afin de prendre en compte les remarques ou évolutions souhaitées par CNR.

Pour l'ensemble des documents, ci-dessus, la validation sera effectuée par courrier après envoi par le Syndicat Mixte dans un délai de 4 semaines à compter de leur réception. En l'absence de réponse, le Syndicat Mixte saisira une seconde fois la CNR. En l'absence d'avis, les documents énumérés ci-dessus seront réputés acceptés dans un délai d'un mois à compter de leur seconde réception.

Après demande du Syndicat, CNR autorisera par ailleurs le Syndicat Mixte à intervenir sur son domaine pour la réalisation du programme des travaux prévus dans le périmètre indiqué en annexe n°3. Cette autorisation précisera les modalités de coactivité entre les travaux réalisés entre le Syndicat Mixte et l'exécution des missions de concessionnaire de CNR. Cette autorisation interviendra dans un délai de 4 semaines après demande.

En cas de refus, le Syndicat Mixte et la CNR s'attacheront à trouver une solution pour la réalisation du programme des équipements publics y compris en décalant le calendrier d'opération, la CNR étant alors responsable du délai supplémentaire au regard du phasage précédemment validé.

6.3 - Estimation du coût des études et des travaux

Le tableau ci-dessous synthétise l'estimation des investissements en euros courant et en hors taxe au 1^{er} novembre 2016. Cette estimation constitue le coût d'objectif concernant les aménagements et ouvrages à réaliser au titre de la présente convention.

Etudes < dossier réalisation	250 000 €
Etudes > dossier réalisation	120 000 €
Travaux	4 254 720 €
Défrichement	218 250 €
Requalification	938 716 €
Travaux VRD	998 198 €
Réseaux primaires	1 373 579 €
Compensations biodiversité	523 954 €
Etudes préliminaires	52 023 €
Aléas	150 000 €
Rémunération aménageur	168 905 €
TOTAL	4 793 625 €

Article 7 – Financement

7.1. Montant

La CNR s'engage à verser un forfait de 5 M€ (cinq millions d'euros) HT non révisable et non actualisable d'ici fin 2023 sous réserve des conditions suivantes :

- ✓ La réalisation a minima des obligations de concessionnaire de CNR avant fin 2021 (10 ha de terrains commercialisables en bord à voie d'eau viabilisés),
- ✓ Affectation de cette enveloppe sur le domaine concédé et/ou sur les compensations des impacts des travaux sur le domaine concédé,
- ✓ En cas de non commercialisation de la totalité des 10 ha avant 2023 ou si le montant de la participation constructeurs était au terme de la concession inférieur à 1,5 M€, CNR s'engage à verser le solde à INSPIRA.

L'estimation du coût des études et travaux sur le domaine concédé étant inférieure au forfait ferme de 5 M€ HT, il est entendu entre les parties que l'écart ou toute économie constatée en cours d'opération peut être réaffectée par le Syndicat Mixte sur des actions concourant à l'amélioration du projet, dans les conditions énumérées ci-dessus.

Compte tenu du fait que les projets nouveaux ou les projets d'extension des entreprises implantées sur le domaine concédé sont soumis au versement d'une participation constructeurs au coût des équipements, et de manière à ne pas pénaliser les implantations en bord à voie d'eau, il est convenu que le montant de la participation des constructeurs est partie intégrante de la contribution de CNR au coût du projet. A ce titre, CNR remboursera à ses clients la différence entre le montant de la participation versée à l'aménageur et la part communale de la taxe d'aménagement qui serait due hors ZAC.

7.2. Modalités de versement

Les modalités de versement seront les suivantes :

- 3,5 M€ versés au Syndicat Mixte à l'avancement du projet,
- 1,5 M€ au titre de la participation constructeurs des clients CNR versée directement aux amodiataires concernés par CNR en remboursement pour partie de celle versée à l'aménageur dans les conditions visées ci-dessous. Les remboursements de participation constructeurs déjà effectifs à la date de signature de la présente convention entrent dans cette enveloppe de 1,5 M€.

Chaque année, le Syndicat Mixte s'engage à déposer en septembre de l'année N pour l'avance annuelle de l'année N+1 une demande de financement tenant compte :

- du montant prévisionnel des dépenses de l'année N+1,
- du solde réel positif ou négatif de l'année N-1,
- de la déduction du montant remboursé par la CNR à ses clients à la date de la demande d'acompte.

L'avance sera versée par CNR en février de l'année N+1.

Un échéancier prévisionnel des dépenses de l'opération sera soumis chaque année en septembre à CNR pour approbation.

Par exception pour l'année de signature de la convention, CNR et le Syndicat Mixte s'accordent dès signature de la convention sur le montant à verser par CNR au titre de l'année 2016 correspondant au remboursement partiel des études déjà réalisées et à la rémunération de l'aménageur, à savoir 260 000 € HT,

Il est entendu que pour l'année 2017, la présentation d'avance sera faite par le Syndicat Mixte avant le 31/12/2016 pour un versement en février 2017.

Solde

A l'issue de la durée de la présente convention ou en cas de résiliation anticipée des présentes ou à la finalisation de l'ensemble des travaux prévus,

Le Syndicat Mixte présente :

- le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées.

Ce relevé comprend une copie de toutes les factures et un tableau récapitulatif des dépenses signé du Président et du Comptable Public.

La CNR présente

- le relevé des dépenses liées au remboursement de la participation constructeur,

Ce relevé est signé par la CNR.

La CNR verse alors le complément correspondant au montant dû, qui ne pourra pas porter à plus de 5 M€ HT la contribution financière totale de CNR. En cas de dépassement du montant perçu, le Syndicat Mixte remboursera à CNR la différence.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant au compte du Syndicat Mixte :

BANQUE DE FRANCE Communal RC PARIS B 572104891 RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE			
TITULAIRE : CENTRE DES FINANCES PUBLIQUES DU ROUSSILLONNAIS DOMICILIATION : SEGPS/SRFO			
RIB Automatisé			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	N° COMPTE	CLÉ RIB
30001	00879	F389000000	91
IBAN	FR21 3000 1008 79F3 8900 0000 091		
Identifiant Swift de la BDF (BIC)	BDFEFRPPCCT		

Article 8 - Communication

Les parties s'engagent à faire mention des logos et noms de la CNR et du Syndicat Mixte dans toute publication ou communication au sujet du projet d'aménagement de la ZAC Salaise-Sablons.

Les opérations de communication importantes et à destination du grand public, relatives à cette opération d'aménagement dans son ensemble, seront conduites en accord entre les parties. Toute communication impliquant l'image de marque de CNR ou d'INSPIRA devra faire l'objet d'une validation préalable du partenaire.

Article 9 – Propriétés des études et accès aux données

Le syndicat mixte et la CNR seront copropriétaires des études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Les résultats des études seront communiqués aux collectivités locales membres du Syndicat Mixte concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties.

Toute diffusion de données propres à CNR sera soumise à validation préalable, et pourra, le cas échéant, faire l'objet d'une clause de confidentialité.

Article 10– Date d'effet et durée de la convention

La présente convention entrera en vigueur à compter du jour de sa signature, pour une durée allant jusqu'au 31 décembre 2023.

La présente convention sera résiliée de plein droit si le dossier de réalisation de ZAC n'a pas fait l'objet d'une délibération d'approbation par le Syndicat Mixte dans les deux ans suivant la date de signature des présentes, chacune des parties reprenant son entière liberté sans indemnité de part et d'autre.

Article 11 - Modification - résiliation de la convention

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations des parties donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations des parties visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'autre partie, qui en accusera réception.

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

Cette période d'un mois devra être mise à profit par les parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

CNR sera dégagée de toute contribution financière au titre de l'article 7 de la présente convention non due à la date effective de ladite résiliation.

A la date de résiliation, le Syndicat Mixte et la CNR établissent un arrêté des comptes permettant à chacun de prendre acte de la situation financière de l'opération

L'ensemble des biens destinés à l'aménagement du Domaine Concédé y compris les biens considérés comme inachevés deviendront propriété de l'Etat. Les divers frais liés à la résiliation des contrats et des marchés seront intégrés dans l'arrêt des comptes.

Article 12 – Litiges

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Grenoble.

Fait en double exemplaires,

A Salaise sur Sanne, le

Pour la CNR
La Présidente Directrice Générale
Elisabeth AYRAULT

Pour le Syndicat Mixte
Le Président
Jean Pierre BARBIER

Annexes

Annexe n°1 : carte du périmètre d'INSPIRA,

Annexe n°2 : carte du domaine concédé à aménager d'ici fin 2023

Annexe n°3 : périmètre du SIP de Salaise Sablons

Amené n° 1

Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons - Communes de Salaise sur Sanne et Sablons

PLAN DE DÉLIMITATION DU PÉRIMÈTRE DE LA ZAC



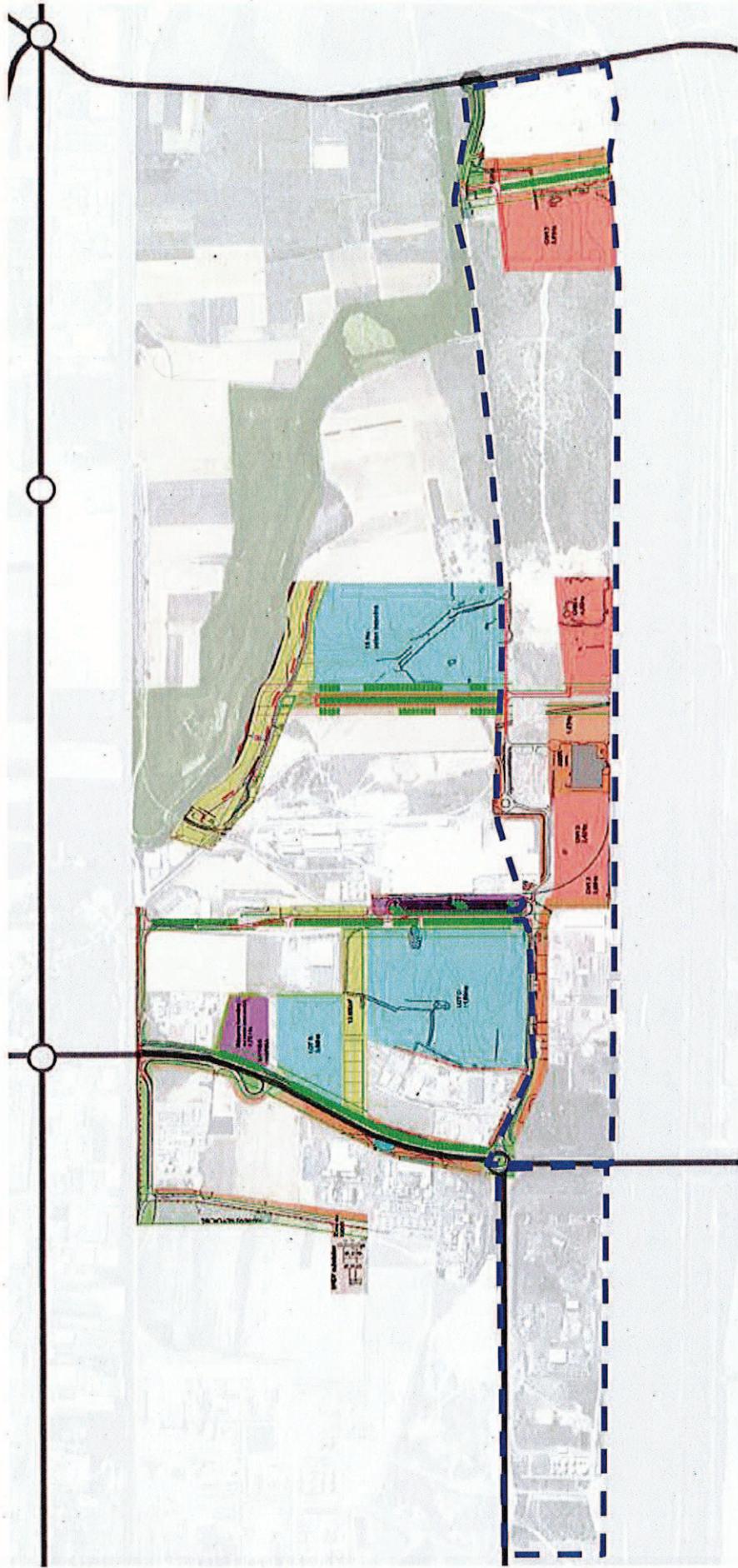
Ce document est la propriété de SETIS et ne peut être reproduit ou divulgué sans son autorisation expresse.



Fond : Orthophotographie - SETIS - 2012
Cadastré des communes de Salaise sur Sanne et Sablons - cadastre.gouv.fr

1/10 000 0 200 m

Annexe n°2 – Carte du domaine concédé à aménager d'ici fin 2021.



**SYNDICAT MIXTE DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE
DE SALAISE-SABLONS**

Extrait des délibérations du Comité Syndical du 24 novembre 2016

Délibération n° 2016/250

Objet : Projet de convention de financement des études d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire d'INSPIRA – cadre du Contrat de Projets Etat - Région

L'an deux mil seize, jeudi 24 novembre à 17 h00, le comité syndical du Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons, régulièrement convoqué le 09/11/2016, s'est réuni en séance ordinaire, au siège du syndicat mixte au sein de la maison de projet, sous la présidence de Jean-Pierre BARBIER, Président.

Membres en exercice : 12 titulaires, 12 suppléants

Présents : 8 Votants : 10 Pour : 10 Contre : 0 Abstention : 0

Membres présents :

Pour la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS ROUSSILLONNAIS :

Monsieur Francis CHARVET, Madame Roberte DI BIN, Monsieur Jean-Louis GUERRY, Monsieur Gilles VIAL.

Pour le DEPARTEMENT DE L'ISERE :

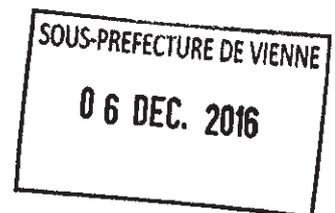
Monsieur Jean-Pierre BARBIER, M. Robert DURANTON

Membre excusé : Madame Annick MERLE ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre BARBIER.

Pour le CONSEIL REGIONAL AUVERGNE RHONE-ALPES :

Mme Michèle CEDRIN, Mme Marie-Thérèse LAMBERT.

Membre excusé : Monsieur Thierry KOVACS ayant donné pouvoir à Mme Michèle CEDRIN



Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée,

Vu la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire,

Vu le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,

Vu le Contrat de Projets Etat - Région 2007-2013, de la Région Rhône-Alpes en date du 20 mars 2007, et en particulier le projet 1-4 « transports combinés : développer l'intermodalité pour les marchandises »,

Vu la charte de suivi du volet ferroviaire du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 en date du 24 juillet 2008,

Vu la délibération du conseil régional Rhône-Alpes n°15.00.196 en date du 6 mars 2015 approuvant le volet « mobilité multimodale » du contrat de plan État Région 2015-2020 et signé le 11 mai 2015,

Vu la délibération n°09.06.152 du 26 mars 2009 approuvant la convention de financement n°900071 relative au financement des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvioportuaires de Lyon Edouard Herriot et Salaise-sur-Sanne - Sablons,

Vu les délibérations n°14.06.158 du 17 avril 2014 et n°16.17.363 du 15 avril 2016 prorogeant la durée de la convention de financement N° 900071 relative au financement des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvioportuaires de Lyon Edouard Herriot et Salaise-sur-Sanne - Sablons,

Vu la convention entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes et SNCF RÉSEAU relative au financement N° 900071 des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvioportuaires de Lyon Edouard Herriot et de Salaise-sur-Sanne - Sablons signée le 20 avril 2009,

Vu la délibération n°2015/156 du Comité syndical en date du 9 janvier 2015 approuvant le pacte financier signé le 20 mai 2015 entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais relatif à l'aménagement d'INSPIRA,

Considérant le schéma portuaire de la métropole lyonnaise et ses territoires d'influence approuvé en comité de pilotage du 23 mars 2015,

Considérant le Dossier d'Initialisation (DI), pour le projet de développement de la Zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, établi par la SNCF pour permettre l'entrée et sortie directe des trains sur le faisceau de voies de service et ainsi faciliter les manœuvres des trains pour accéder à la zone et libérerait des sillons sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, ce DI prévoyant également la création de 2 voies supplémentaires sur le faisceau CNR,

Considérant la nouvelle étude de niveau Etude Préliminaire (EP) commandée en 2010 à la SNCF sur la base d'un nouveau programme, prévoyant notamment de porter la longueur utile des voies de service du faisceau CNR à 1050 m. Les estimations ont été rendues fiables à +0/-30% et la faisabilité des solutions proposées est assurée.

Considérant le courrier du Président du Syndicat Mixte en date du 17 juillet 2015 approuvant le principe du raccordement sud d'INSPIRA au réseau Ferré national,

Considérant le Comité de Pilotage en date du 17 juin 2016 pendant lequel les partenaires n'ont pas souhaité donner une suite favorable à un raccordement nord d'INSPIRA au vu du faible intérêt pour les acteurs économiques.

Considérant la maîtrise d'ouvrage Réseau SNCF des travaux et les ouvrages générés,

Considérant la demande de SNCF Réseau d'un co-financement de 320 000 € pour les études d'AVant-Projet (AVP) d'amélioration de la desserte ferroviaire d'INSPIRA pour la création du raccordement au Sud du faisceau CNR,

Considérant le Plan de financement Prévisionnel proposé par SNCF Réseau d'un montant de 320 259.18 € (frais de maîtrise d'ouvrage inclus et estimé à 45 245 €) suivant :

Phase AVP	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	35,000 %	112 090,71 €
Région	25,000 %	80 064.79 €
Inspira	30,000 %	96 077.76 €
SNCF RÉSEAU	10,000 %	32 025,92 €
TOTAL	100,000 %	320 259,18 €

Considérant les enjeux du raccordement Sud du faisceau de desserte ferroviaire, le comité syndical :

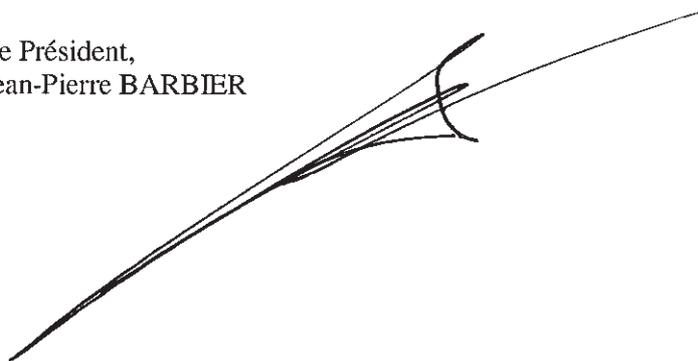
⇒ **approuve** le projet de convention de financement des études d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire d'INSPIRA, ci-annexé,

⇒ **approuve** la participation financière forfaitaire du Syndicat Mixte aux études avant-projet d'un montant de 96 077.76 €,

⇒ **autorise** le Président à signer la convention de financement,

⇒ **autorise** le Président à signer tous les actes relatifs à la bonne exécution de la présente délibération

Le Président,
Jean-Pierre BARBIER





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Convention

Relative au financement des études
d'avant-projet d'amélioration de la
desserte ferroviaire de la zone fluvio-
portuaires de Salaise sur Sanne-sablons
Ligne 830000 – Pk 569,376

Conditions particulières

SPIRE n° 402809

ARCOLE n°

SIGBC n°1600947

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	5
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	6
3.1	PERIMETRE DES ETUDES	6
3.2	OBJECTIF DES ETUDES	7
3.3	CONTENU DES ETUDES.....	7
3.4	AUTORISATION ADMINISTRATIVE.....	7
3.5	PLANNING DES PROCEDURES.....	8
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES	8
ARTICLE 5.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES INSTANCES DECISIONNELLES ...	8
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DES ETUDES	9
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	9
6.1.1	Coût des études aux conditions économiques de référence	9
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	9
6.2	PLAN DE FINANCEMENT	9
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS	10
7.1	MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS	10
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	10
7.3	DELAIS DE CADUCITE.....	11
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12

ANNEXES

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer), représenté par le Préfet de Région Auvergne Rhône-Alpes, Monsieur Michel DELPUECH,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Laurent WAUQUIEZ, agissant en vertu de la délibération n°16.00.01 du 4 janvier 2016,

Ci-après désignée « **LA REGION** »

INSPIRA Syndicat Mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons dont le siège est situé 311 rue des Balmes – 38150 Salaise sur Sanne, représenté Monsieur Jean-Pierre BARBIER, Président, agissant en vertu de la délibération n° _____ du _____,

Ci-après désigné « **INSPIRA** »

Et

SNCF RÉSEAU, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Bobigny sous le n° B 412 280 737 (2002 B 08113), dont le siège social est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001, 93418 La Plaine St Denis Cedex, désigné dans ce qui suit par **SNCF RÉSEAU**, représenté par Gilles CHEVAL, Directeur Territorial Rhône-Alpes Auvergne, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF Réseau, l'Etat, INSPIRA et la Région étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »

Vu :

- le code des transports,
- le code général des collectivités territoriales,
- la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire,
- le Contrat de Projets Etat - Région 2007-2013, de la Région Rhône-Alpes en date du 20 mars 2007, et en particulier le projet 1-4 « transports combinés : développer l'intermodalité pour les marchandises »,
- la charte de suivi du volet ferroviaire du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 en date du 24 juillet 2008,
- Le volet « mobilité multimodale » du contrat de plan État Région 2015-2020 approuvé par délibération du conseil régional Rhône-Alpes n°15.00.196 en date du 6 mars 2015 et signé le 11 mai 2015,
- la délibération n°09.06.152 du 26 mars 2009 approuvant la convention de financement n°900071 relative au financement des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvio-portuaires de Lyon Edouard Herriot et Salaise-sur-Sanne - Sablons,
- les délibérations n°14.06.158 du 17 avril 2014 et n°16.17.363 du 15 avril 2016 prorogeant la durée de la convention de financement N° 900071 relative au financement des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvio-portuaires de Lyon Edouard Herriot et Salaise-sur-Sanne - Sablons,
- la convention entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes et SNCF RÉSEAU relative au financement N° 900071 des études préliminaires et d'avant-projet d'amélioration de la desserte ferroviaire des zones fluvio-portuaires de Lyon Edouard Herriot et de Salaise-sur-Sanne - Sablons signée le 20 avril 2009,
- le pacte financier signé le 20 mai 2015 entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais relatif à l'aménagement d'INSPIRA,
- le schéma portuaire de la métropole lyonnaise et ses territoires d'influence approuvé en comité de pilotage du 23 mars 2015
- le budget de la Région Auvergne Rhône Alpes.

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Un Dossier d'Initialisation (DI), pour le projet de développement de la Zone industrialoportuaire de Salaise-Sablons, en lien avec le projet d'aménagement de la ZIP, a été établi par la SNCF en date de juillet 2004 pour permettre l'entrée et sortie directe des trains sur le faisceau de voies de service et ainsi faciliter les manœuvres des trains pour accéder à la zone et libérerait des sillons sur PLM. Ce DI prévoyait également la création de 2 voies supplémentaires sur le faisceau CNR. La création des 2 voies n'a pas été retenue. Ces premières estimations n'étaient qu'un ordre de grandeur avec des hypothèses pessimistes, la faisabilité n'était pas assurée.

En 2009, le Syndicat Mixte INSPIRA a été créé par la Région Rhône-Alpes, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes du pays Roussillonnais. Dans le cadre des études pour la création de la Zone d'Aménagement Concerté, le Syndicat Mixte a consolidé ses analyses avec ses partenaires et ainsi revu sensiblement à la hausse les ambitions de développement d'INSPIRA et par conséquent, une nouvelle étude de niveau Etude Préliminaire (EP) a été commandée à la SNCF sur la base d'un nouveau programme, prévoyant notamment de porter la longueur utile des voies de service du faisceau CNR à 1050 m. Les estimations ont été rendues fiables à +0/-30% et la faisabilité des solutions proposées est assurée.

A la suite de cette EP un complément d'études a été nécessaire en 2015. Ce complément d'étude concernait une étude d'exploitation et un nouvel éclairage sur l'étude socio-économique du site d'INSPIRA de Salaise sur Sanne-Sablons et de la plate-forme chimique des Roches, afin de déterminer les atouts d'un éventuel raccordement au Réseau Ferré National au nord d'INSPIRA. Pour mémoire, le raccordement sud d'INSPIRA au réseau Ferré national a déjà été validé par courrier ? par délibération ? par le Syndicat Mixte INSPIRA. Sa réalisation est inscrite dans le CPER 2015-2020.

Réunis en Comité de Pilotage le 17 juin 2016, les partenaires n'ont pas souhaité donner une suite favorable à un raccordement nord d'INSPIRA.

Dans le cadre du CPER 2015-2020, SNCF RÉSEAU, sollicite un co-financement de 320 000 € pour le financement des études d'AVant-Projet (AVP) d'amélioration de la desserte ferroviaire d'INSPIRA pour la création du raccordement au Sud du faisceau CNR.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir les droits et obligations des parties en ce qui concerne la consistance des études d'avant-projet à réaliser, les modalités d'exécution et de suivi de ces études, l'assiette de financement et le plan de financement, les modalités de versement des fonds.

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

Les parties conviennent que, dans le cadre de la présente convention, les dispositions des articles 6.2 et 7.1 des conditions générales ne s'appliquent pas.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études d'avant-projet de l'opération décrites ci-après et portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études

Les études d'avant-projet concernent la réalisation des aménagements dont l'objectif est de produire une meilleure desserte de la zone d'activité actuelle, d'anticiper ainsi sur l'intégration future, dans le fonctionnement ferroviaire du site, d'un terminal conteneur route – fleuve – rail et de gagner en capacité sur l'axe ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée (rive gauche du Rhône). Ces gains seront réalisés en simplifiant la manœuvre sur les voies principales des trains fret desservant la zone d'activité: Ils pourront également participer à l'amélioration de l'offre et de la qualité de services pour les trains de voyageurs.

Elles portent sur le périmètre des infrastructures ferroviaires du Réseau Ferré National (RFN), en particulier par les aménagements de modification de la desserte ferroviaire de la zone industrialo-portuaire de Salaise sur Sanne-Sablons, dénommée INSPIRA, espace industriel responsable et multimodal.

Les aménagements consistent notamment à :

- ↓ Créer une entrée directe depuis le sud sur l'embranchement particulier de la CNR,
- ↓ Banaliser un segment de la voie 2 de la ligne Lyon-Marseille.

Cette opération présente les avantages suivants :

- ↓ Produire une meilleure desserte de la zone d'activité actuelle,
- ↓ Anticiper ainsi sur l'intégration future, dans le fonctionnement ferroviaire du site, d'un terminal conteneur route-fleuve-rail. Ce terminal viendrait épauler à terme les 2 terminaux du port de Lyon-Edouard-Herriot, en tant que base arrière des ports maritimes de Fos et Marseille notamment. Cette implantation suscite également l'intérêt du port de Barcelone pour du trafic ferroviaire de conteneurs, parmi d'autres sites en Auvergne-Rhône-Alpes.
- ↓ gagner de la capacité, en simplifiant la manœuvre des trains de fret desservant la zone d'activité, sur la ligne rive gauche du Rhône, et permettre ainsi une amélioration de l'offre et de la qualité de services pour les trains de voyageurs,
- ↓ INSPIRA vise le renforcement des activités multimodales en lien avec la Compagnie Nationale du Rhône et le gestionnaire du Port Public, la CCI Nord Isère
- ↓ En application du Schéma Portuaire de la métropole lyonnaise et ses territoires d'influence approuvé en comité de pilotage du 23 mars 2015, il est indiqué de prévoir dans le projet INSPIRA à Salaise la création, le moment venu et en première phase, un terminal trimodal à conteneurs de 4 ha (capacité de 80 000 EVP/an) adossé à un chantier de transport combiné fer/route et garantir la réversibilité du foncier en bord à voie d'eau pour garantir le développement de la filière sur le long terme. Le foncier mobilisé serait ainsi de 20 ha dédié au combiné fer/fleuve/route.

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

3.2 Objectif des études

Les études d'avant-projet ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation des phases ultérieures de ladite opération afin d'établir le plan de financement.

Les études porteront sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires du réseau ferré national et leurs interfaces avec les réseaux ferroviaires privés.

3.3 Contenu des études

Les études d'avant-projet comprennent notamment :

- ↓ Le détail du programme de l'opération,
- ↓ Les études techniques,
- ↓ La synthèse des études d'avant-projet,
- ↓ L'élaboration des dossiers de procédures administratives à charge pour la SNCF ; éventuellement le dossier « Loi sur l'eau ».

Ces études se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- ↓ Un dossier de synthèse,
- ↓ Un dossier technique.

3.4 Autorisation administrative

L'étude ne comprend pas l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives, à l'exception du dossier « Loi sur l'eau » si nécessaire.

Dans l'état actuel de la réglementation et selon la doctrine de SNCF RÉSEAU, l'ITE entrerait dans la rubrique « 5° Infrastructures ferroviaires » « a) Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres » de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Le projet serait donc soumis à la procédure d'examen au cas par cas s'il dépasse les 500 m, probablement pour notre projet. Dans le cadre de cette procédure, c'est l'Autorité Environnementale qui décide (sur la base d'un formulaire rempli par le MOA envoyé à la Préfecture) si le projet doit ou non être soumis à étude d'impact.

Il faut savoir qu'en dessous de 500 m, le projet n'est soumis aucune procédure.

Une attention particulière sera portée à la définition du périmètre à prendre en compte (notion de projet/programme), qui mériterait une approche globale avec les travaux CNR. Les 500 m seraient à considérer dans ce cadre. Sauf à démontrer la totale indépendance fonctionnelle entre les 2 opérations.

La réglementation relative à l'évaluation environnementale des projets est en cours de refonte. La nomenclature devrait également évoluer. La réponse apportée à cette date se base bien sur la rédaction actuelle des rubriques de la nomenclature.

Dans le cadre des autorisations nécessaires à la réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté, le Syndicat Mixte, via son aménageur, a déposé son Dossier d'Autorisation Unique auprès du service instructeur fin juillet 2016.

3.5 Planning des procédures

Dans le cas de la nécessité d'expropriation par voie légale, la réalisation du dossier d'Enquête Publique (intégrant la concertation préalable, l'Étude d'Impact, la mise en comptabilité des documents d'urbanisme) nécessite entre **6 mois à 1 an** de planning. A cela vient s'ajouter le déroulement de l'enquête : **6 mois**. L'obtention de la DUP requiert de 12 à 18 mois après clôture de l'enquête publique (**12 mois** maximum si l'Acte est pris par arrêté préfectoral)

La définition du projet et la présence d'une rivière sur le site peuvent conduire à une procédure « **Loi sur l'Eau** » dont la durée peut aller jusqu'à 6 mois selon que la définition du projet conduira à un régime de déclaration ou d'autorisation. Ce projet ne nécessite qu'une déclaration dont le délai d'instruction est de **3 mois**.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études AVP est de 24 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

Le délai de l'AVP est long pour deux raisons :

1. Ces études seront réalisées conjointement à celle de l'AVP pour l'étape 5 de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) situé à Lyon Guillotière,
2. Ces études seront réalisées par les mêmes ressources SNCF RÉSEAU que les études de l'AVP qui seront réalisées pour l'étape 5 de la CCR,

Cette synergie présente une économie d'échelle au bénéfice de cette opération.

Un calendrier macro prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études et des travaux est joint en **Annexe 3**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES INSTANCES DECISIONNELLES

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, les instances décisionnelles de pilotage de cette opération sont organisées autour :

- D'un comité technique chargé du suivi de l'étude et de ses avancées ;
- D'un comité de pilotage global chargé d'acter les décisions d'orientation de l'étude.

Le comité technique est constitué :

- Pour l'Etat, des services de la DREAL,
- Pour la Région, des services de la Direction des Transports,
- Pour SNCF Réseau, [à compléter]
- Pour INSPIRA, des services du Syndicat Mixte

Il se réunit selon propositions du maître d'ouvrage en fonction des avancées de l'étude, et a minima sur un rythme semestriel.

Le comité de pilotage est constitué :

- Pour l'Etat, [à compléter]
- Pour la Région, d'un élu régional membre du Conseil Syndical INSPIRA ou du Vice-Président en charge des Transports
- Pour SNCF Réseau, [à compléter]

- Pour INSPIRA, du Président ou de son représentant

Il se réunit selon propositions du maître d'ouvrage en fonction des décisions à prendre au cours de l'étude, et a minima sur un rythme annuel.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

Le coût, aux conditions économiques de référence (CE janvier 2010), des études relatives à l'aménagement de modification de la desserte ferroviaire d'INSPIRA est estimé pour la phase AVP à 289 785,00 € HT.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en annexe 4.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement pour la phase AVP est évalué à **320 259 € courants HT**.

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.2 des conditions générales, les frais de maîtrise d'ouvrage sont évalués à **45 245 €**. Ils sont inclus dans le besoin de financement.

L'actualisation des coûts a été réalisée en considérant une évolution des prix sur la base de l'évolution de l'indice TP01 et ING de +2% par an à partir du dernier indice connu, jusqu'en 2020 inclus et +4% au-delà.

6.2 Plan de financement

LES PARTIES s'engagent à participer au financement des études d'avant-projet menées par SNCF Réseau selon la clé de répartition suivante :

Phase AVP	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	35,000%	112 090,71 €
Région	25,000%	80 064.79 €
Inspira	30,000%	96 077.76 €
SNCF RÉSEAU	10,000%	32 025,92 €
TOTAL	100,000 %	320 259,18 €

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

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

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

La participation de l'Etat sera imputée sur le programme 203 du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer : Infrastructures et services de transport, opération budgétaire d'investissement n°41 – infrastructures ferroviaires.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

Les études AVP pour INSPIRA seront réalisées par les mêmes ressources SNCF qui vont réaliser les études AVP de l'étape 5 de la Commande Centralisée du Réseau (CCR).

Les études AVP de l'étape 5 représentent un montant de plus de 4 millions Euros, soit plus de 10 fois supérieur aux études AVP pour INSPIRA.

De ce fait, les partenaires ne désirent pas prendre les risques de subir un dérapage financier éventuel qui pourrait survenir sur les études AVP de la CCR.

Pour cela, les partenaires font **le choix d'un paiement forfaitaire**. Ce mode de paiement permettra de garantir qu'il n'y aura pas de dépassement du montant de cette convention de financement fixé à **320 259,18 €**.

Par dérogation aux stipulations de l'article 8.2 des conditions générales, 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 une avance forfaitaire de 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase).
- Après le démarrage des études, des appels de fonds forfaitaires de 20% seront effectués chaque semestre. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, le versement du solde du forfait sera conditionné par :
 - L'achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive).

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en annexe 5.

7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	N°SIRET et N°TVA Intracommunautaire	Service administratif responsable du suivi des factures	
			Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL 69453 LYON cedex 06		DREAL Rhône-Alpes Service Aménagement Paysage Infrastructures	Api.dreal-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr

Région Auvergne Rhône Alpes	Direction des Transports 1, esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 Lyon cedex 02		Service Juridique, Administratif et Financier	04 26 73 40 72
INSPIRA	311 rue des Balmes 38150 SALAISE SUR SANNE	SIRET 20001929700015 / APE 8413Z	Responsable comptabilité- gestion	finances@zone- industrialo-portuaire.fr 04.74.86.83.80
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	412 280 737 20375 FR 73 412 280 737	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Délais de caducité

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

En application de l'article 10 des **Conditions générales** et conformément au règlement budgétaire et financier de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les subventions de la Région et de la DREAL deviendront caduques si le maître d'ouvrage SNCF Réseau n'adresse pas à la Région et à la DREAL :

- les pièces justificatives permettant soit de constater le commencement de la phase **AVP**, soit de justifier son report, dans un délai maximal de 18 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par la Commission Permanente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le service comptable de la DREAL. Les financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance,
- l'ensemble des justificatifs permettant le mandatement du solde du besoin de financement dans un délai maximal de 60 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par la Commission Permanente de la Région Auvergne - Rhône-Alpes et le service comptable de la DREAL. Les financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

A l'expiration de ces délais, la caducité de la subvention sera confirmée au maître d'ouvrage. Une procédure de reversement sera engagée pour les sommes déjà versées et non justifiées.

La durée de la convention devra être prolongée si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Ces conditions s'appliquent de façon similaire à SNCF réseau pour la subvention versée par le Syndicat Mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'ETAT

DREAL Rhône-Alpes
69453 Lyon Cedex 06
04 26 28 63 98
robert.clavel@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Auvergne Rhône Alpes

Monsieur le Président,
Direction des transports,
Région Auvergne Rhône-Alpes
1, esplanade François Mitterrand
CS 20033 69269 Lyon cedex 02

Pour INSPIRA

Monsieur le Président
311 rue des Balmes
38150 Salaise sur Sanne

Pour SNCF RÉSEAU

Nom Edmond LHORENS
Adresse : 78 rue de la Villette – 69425 Lyon Cedex 03
E-mail : edmond.lhorens@reseau.sncf.fr

Fait, en 4 exemplaires originaux,

A Lyon, le [•]

Pour l'ETAT
Michel DELPUECH

A Lyon, le [•]

Pour la Région Auvergne Rhône Alpes
Laurent WAUQUIEZ

A Lyon, le [•]

Pour SNCF RÉSEAU
Gilles CHEVAL

A Salaise sur Sanne, le [*]

Pour INSPIRA

ANNEXES

Annexe 1 – Conditions générales (PJ)

Annexe 2 - Description des travaux de construction de l'ouvrage de croisement

Annexe 3 - Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 4- Détail estimatif de l'opération et modalités de calcul du besoin de financement

Annexe 5 – Echancier prévisionnel des appels de fonds



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	5
ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET	5
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	5
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET	6
6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	7
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	7
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	8
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	9
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	9
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	10
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	10
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	12
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	13
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	14
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	14
ARTICLE 11. RESILIATION	15
ARTICLE 12. MODIFICATION	15
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION	15
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION	15
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	16

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que :

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF Réseau a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :

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

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

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

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

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

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

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

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

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

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

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

La présente **Annexe 1** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.