



**CONSEIL COMMUNAUTAIRE**  
**Séance du 22 octobre 2024 à 18h00**

**Au siège de Grand Lac, Communauté d'agglomération**  
**1500 boulevard Lepic 73 100 AIX-LES-BAINS**

**Présents : (T = Titulaire ; S= Suppléant(e) votant.)**

1 AIX-LES-BAINS	T ANCIAUX Christèle	
2 AIX-LES-BAINS	T BERETTI Renaud	Pouvoir de Nicolas POILLEUX
3 AIX-LES-BAINS	T BRAUER Michelle	
4 AIX-LES-BAINS	T CARDE Daniel	
5 AIX-LES-BAINS	T FRAYSSE Claudie	
6 AIX-LES-BAINS	T FRUGIER Michel	
7 AIX-LES-BAINS	T GIMENEZ André	
8 AIX-LES-BAINS	T GUIGUE Thibaut	
9 AIX-LES-BAINS	T MOIROUD Christophe	
10 AIX-LES-BAINS	T MONTORO-SADOUX Marie-Pierre	
11 AIX-LES-BAINS	T MOUGNIOTTE Alain	
12 AIX-LES-BAINS	T PETIT GUILLAUME Sophie	Pouvoir de Karine DUBOUCHET
13 AIX-LES-BAINS	T VAIRYO Nicolas	
14 AIX-LES-BAINS	T VIAL Jean-Marc	
15 BOURDEAU	S ARDOUVIN Michel	
16 BRISON SAINT INNOCENT	T CROZE Jean-Claude	Pouvoir de Marthe MASSONNAT
17 CHINDRIEUX	T BARBIER Marie-Claire	
18 CONJUX	T SAVIGNAC Claude	Départ après la délibération 7
19 DRUMETTAZ-CLARAFOND	T BEAUX-SPEYSER Danièle	
20 DRUMETTAZ-CLARAFOND	T JACQUIER Nicolas	
21 ENTRELACS	T BRAISSAND Jean-François	
22 ENTRELACS	T COCHET Claire	
23 ENTRELACS	T GUIGUE Jean-Marc	
24 ENTRELACS	T GRANGE Yves	
25 GRESY-SUR-AIX	T MAITRE Florian	
26 GRESY-SUR-AIX	T PIGNIER Colette	
27 GRESY-SUR-AIX	T POURCHASSE Patrick	
28 GRESY-SUR-AIX	T TROQUIER Chrystel	
29 LA BIOLLE	T DA SILVA LOPES Philippe	
30 LA BIOLLE	T NOVELLI Julie	
31 LA CHAPELLE DU MONT DU CHAT	T MORIN Bruno	
32 LE BOURGET DU LAC	T LE GUELLEC CARROZ Gwénaëlle	
33 LE BOURGET DU LAC	T MERCAT Nicolas	Pouvoir de Edouard SIMONIAN
34 LE MONTCEL	T HUYNH Antoine	
35 MERY	T ROULET Stéphane	Pouvoir de Nathalie FONTAINE
36 MOTZ	T CLERC Daniel	Départ après la délibération 8
37 MOUXY	T PERSON Armelle	Pouvoir de José BONICI
38 PUGNY CHATENOD	S MICHEL Thierry	
39 RUFFIEUX	T ROGNARD Olivier	
40 SAINT OFFENGE	T GELLOZ Bernard	
41 SAINT OURS	T ALLARD Louis	
42 SAINT PIERRE DE CURTILLE	T DILLENSCHNEIDER Gérard	Départ après la délibération 8
43 SERRIERES-EN-CHAUTAGNE	T TOUGNE-PICAZO Brigitte	Départ après la délibération 8
44 TRESSERVE	T LOISEAU Jean-Claude	
45 TRESSERVE	T ROUSSEL Christian	
46 VIVIERS-DU-LAC	T AGUETTAZ Robert	
47 VIVIERS-DU-LAC	T SCAPOLAN Martine	
48 VOGLANS	T BERNON Martine	
49 VOGLANS	T MERCIER Yves	

24 communes présentes

**Absents excusés :**

Bruno CROUZEVIALLE (PUGNY-CHATENOD)

Gilles CAMUS (AIX-LES-BAINS)

Marina FERRARI (AIX-LES-BAINS)

Sandrine RAMEL (LE BOURGET-DU-LAC)

L'assemblée s'est réunie sur convocation du 15 octobre 2024, transmise dans les conditions prévues par les articles L. 2121-10 et L. 2122-8 du code général des collectivités territoriales, à laquelle était joint un dossier de travail comprenant l'ordre du jour, la note de synthèse et 9 projets de délibérations.

La convocation, l'ordre du jour et le dossier de travail ont également été transmis aux conseillers communautaires suppléants et aux conseillers municipaux des communes membres de Grand Lac, conformément à l'article L. 5211-40-2 du code général des collectivités territoriales.

Le quorum est atteint en début de séance : la séance est ouverte avec 49 présents et 6 procurations

Julie NOVELLI est désignée secrétaire de séance.

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Grand Lac ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Grenoble (2 Place de Verdun, BP1135, 38022 Grenoble Cedex), dans le délai de deux mois à compter de sa publication (acte réglementaire) ou de sa notification (acte individuel). Le tribunal administratif de Grenoble peut être saisi par la voie de l'application "Télérecours citoyens" sur le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).*



## DÉLIBÉRATION

N : 8 Année : 2024  
Exécutoire le : 4 NOV. 2024  
Publiée / Notifiée le : 4 NOV. 2024  
Visée le : 29 OCT. 2024

### MOBILITES

**Etudes d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien du Lyon-Turin –  
Convention de financement entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de  
la Savoie, le Département du Rhône, les Agglomérations du Grand Annecy, Grand Chambéry et  
Grand Lac, le Syndicat mixte des mobilités de l'Aire grenobloise et SNCF Réseau**

Monsieur le Président rappelle que le Lyon-Turin est un maillon essentiel, en France comme en Italie, du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) porté par l'Union européenne, avec l'appui de ses Etats membres.

Ce réseau, mis en place progressivement pour desservir l'ensemble du continent, propose une solution compétitive et durable pour la circulation de voyageurs et le transport de marchandises à travers toute l'Europe. Il a vocation à offrir aussi une forte composante locale et régionale, y compris pour les transports du quotidien, permettant d'optimiser aussi l'exploitation du réseau existant.

Dans ce maillage d'envergure, la future ligne ferroviaire Lyon-Turin comprend plusieurs parties :

- La section transfrontalière, avec le tunnel de base de 57,5 km sous les Alpes, est un chantier en pleine activité avec 23% du percement en souterrain d'ores et déjà réalisés, tous les marchés d'excavations attribués, et plus de 2500 salariés présents sur les chantiers actuels en Maurienne ;
- Parallèlement au programme des accès italiens prévus depuis Turin, la ligne nouvelle des accès français contribuera au développement des mobilités ferroviaires aux niveaux européen, national, régional et local. Ces accès français sont déclarés d'utilité publique depuis 2013.

Ces différentes parties constitutives du Lyon-Turin, complétées à l'Ouest par le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et l'étoile ferroviaire de Lyon, vont concourir à améliorer la connectivité des territoires, avec des franchissements transfrontaliers performants et une continuité des liaisons au niveau de chaque étoile ferroviaire traversée. Elles faciliteront ainsi le report modal des voyageurs et des marchandises vers le rail, nécessaire dans l'adaptation face au changement climatique et propice au développement de l'activité économique des territoires concernés. Elles répondent ainsi aux grands objectifs de la stratégie nationale en termes de mobilité : transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire.

Monsieur le Président rappelle que dans le cadre de la concertation lancée par le préfet de Région en décembre 2021, relative au choix d'une première étape de réalisation de ces accès français, Grand Lac a montré un vif intérêt pour le projet, d'utilité environnementale pour nos territoires Alpains traversés par un intense et croissant trafic de poids lourds.

Grand Lac a rejeté tout projet de saturation par le transport de fret de la ligne historique Dijon-Modane, riveraine du lac du Bourget, autant pour des raisons environnementales que parce que ce projet irait à l'encontre de l'utilisation des sillons pour les trains du quotidien. Priorité a été donnée au transport du fret sur les accès alpins, soit une préférence pour le "grand gabarit".

De façon plus globale les enjeux ferroviaires ont une importance stratégique dans la politique de Mobilité de Grand lac à venir afin d'atteindre les objectifs de report modal. En effet, Grand Lac participe à l'étude développement d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain) sur le territoire de Métropole Savoie, et souhaite une modernisation de la ligne Saint-André-Le-Gaz / Chambéry, ainsi que le doublage partiel de la ligne Aix-les-Bains – Annecy.

Ce scénario a été largement partagé par une grande majorité des collectivités territoriales concernées.

L'Etat a pris acte de ce résultat, ce qui permet de lancer le processus pour réaliser une phase d'études d'avant-projet détaillée, à mener sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Cette phase d'études doit nécessairement être engagée au plus tôt afin de permettre la prorogation de la déclaration d'utilité publique des accès français du Lyon-Turin, dont l'échéance actuelle est fixée en 2028.

Sur demande du ministre des Transports, la Préfète de Région a mené une nouvelle phase de négociation avec les collectivités, à l'automne 2023 et jusqu'en janvier 2024 : l'objectif était d'aboutir à un accord de principe sur le plan de financement de ce programme d'études. L'issue positive de cette concertation a permis à SNCF Réseau, sur demande de l'Etat, de procéder avant l'échéance du 30 janvier 2024 et sur la base du scénario retenu, à une demande de financements européens dans le cadre de l'appel à projet « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE). L'enjeu était l'obtention de 50% de financements européens sur les parties éligibles du programme.

La Commission européenne a confirmé, le 17 juillet 2024, l'octroi de financements européens à hauteur de 64 569 150 €. Après plusieurs années de mobilisation des parties prenantes, c'est une étape majeure qui a ainsi été franchie, et qui permet à l'opération d'être poursuivie conformément aux attentes.

Sur cette base, SNCF Réseau propose donc à l'Etat ainsi qu'à l'ensemble des collectivités territoriales concernées et qui s'étaient prononcées favorablement en janvier, le programme de travail et son plan de financement définitif.

Ce programme consiste à réaliser les études de conception détaillées pour la construction des accès français à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Il intègre les procédures administratives nécessaires et la conduite du dialogue avec les parties prenantes. Plus précisément, il comprend :

- L'ensemble des études d'avant-projet détaillé pour la création de la ligne ferroviaire nouvelle et ses raccordements au réseau existant, hormis les études pour les 3 grands tunnels que sont Chartreuse, Belledonne et Glandon qui devront être réalisées ultérieurement sur la base de travaux de reconnaissance effectués,
- Les études d'avant-projet détaillé pour les ouvrages de reconnaissance de ces grands tunnels,
- En option, les études de niveau « projet » et la préparation des procédures administratives des ouvrages de reconnaissance de ces grands tunnels.

Ce programme sera à mener sur une durée prévisionnelle de 3 ans, de 2025 à 2027, permettant, sous réserve de disponibilité des financements correspondants, d'engager les premiers travaux de reconnaissance souterraine des grands tunnels, et de poursuivre les études. Le besoin de financement est évalué à 163 919 150,00 € courants HT, incluant les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Son financement se décomposerait de la façon suivante :

	Clef de financement	Montant (en € courants)
Union européenne (correspondant à 50 % des dépenses retenues dans le cadre du MIE)	39,3909 %	64 569 150 €
État	36,0544 %	59 100 000 €
Région Auvergne-Rhône-Alpes	20,1319 %	33 000 000 €
Département de la Savoie	<b>Participation forfaitaire de chacune des collectivités, correspondant globalement à 4,4228 % du total</b>	3 000 000 €
Département du Rhône		1 500 000 €
Syndicat mixte des mobilités de l'Aire grenobloise		1 000 000 €
Grand Annecy		1 000 000 €
Grand Chambéry		450 000 €
Grand Lac		300 000 €
SNCF Réseau		0 €
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>	<b>163 919 150 €</b>

Le projet de convention tel qu'il figure en annexe, concerne le programme des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien du Lyon-Turin. Il est à intervenir entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, le Département du Rhône, les Agglomérations du Grand Annecy, Grand Chambéry et Grand Lac, le Syndicat mixte des mobilités de l'Aire grenobloise et SNCF Réseau. Il a pour objet de définir les droits et obligations des parties sur la consistance des études à réaliser, leurs modalités d'exécution et de suivi, l'assiette et le plan de financement, ainsi que les modalités de versement des fonds.

Les crédits seront inscrits au budget principal, section investissement.

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré :

- APPROUVE le présent rapport,
- APPROUVE tel qu'il figure en annexe, le projet de convention à intervenir entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, le Département du Rhône, les Agglomérations du Grand Annecy, Grand Chambéry et Grand Lac, le Syndicat mixte des mobilités de l'Aire grenobloise ainsi que SNCF Réseau, qui a pour objet de définir les droits et obligations des parties en ce qui concerne le programme des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, et prévoit à ce titre une participation forfaitaire de Grand Lac à hauteur de 300 000 euros.
- AUTORISE Monsieur le Président à signer la convention.

- Délégués en exercice : 68
- Présents : 48
- Présents et représentés : 54
- Votants : 51
- Pour : 50
- Contre : 1
- Abstentions : 3
- Blancs : 0

Aix-les-Bains, le 22 octobre 2024

Le Président,  
Renald BERETTI



La secrétaire de séance,  
Julie NOVELLI



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



**RHÔNE**  
LE DÉPARTEMENT



# Convention

Relative au financement des études  
d'avant-projet détaillé des accès français  
au tunnel franco-italien de la liaison  
ferroviaire Lyon-Turin

## Conditions particulières

F68807

CFI2400128

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'ETAT** (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires), représenté par Monsieur Rodolphe GINTZ, Directeur de la Direction Générale des Infrastructures, des transports et des mobilités

Ci-après désigné « **L'ETAT** »,

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Grande Arche – 92055 La Défense cedex, représentée par le président de son Conseil d'administration, M. Franck LEROY, autorisé pour ce faire par la délibération n° 24-101-03 du Conseil d'administration en date du 24 mai 2024,

Ci-après dénommée « **L'AFIT FRANCE** »

**La Région Auvergne-Rhône-Alpes**, représentée par xxxx du Conseil Régional, xxx, agissant en vertu de la délibération n° AP-2024-xx/xx-x-xxxx en date du xx septembre 2024

Ci-après désignée « **LA REGION** »,

**Le Département de la Savoie**, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Hervé GAYMARD, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désigné « **LA SAVOIE** »,

**Le Département du Rhône**, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Christophe GUILLOTEAU, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désigné « **LE RHÔNE** »,

**Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise**, représenté par la Président du Comité Syndical, Monsieur Sylvain LAVAL, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désigné « **LE SMMAG** »,

**L'Agglomération du Grand Anancy**, représentée par la Présidente du Conseil Communautaire, Madame Frédérique LARDET, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désignée « **LE GRAND ANNECY** »,

**L'Agglomération du Grand Chambéry**, représentée par la Président du Conseil Communautaire, Monsieur Thierry REPENTIN, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désigné « **LE GRAND CHAMBÉRY** »,

**L'Agglomération Grand-Lac**, , représentée par son Président, Monsieur Renaud BERETTI, agissant en vertu de la délibération n° [•],

Ci-après désigné « **GRAND LAC** »,

Et,

**SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros** immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par *Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finance et Achats*, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU**»

L'ÉTAT, L'AFIT FRANCE, LA REGION, LA SAVOIE, LE RHÔNE, LE SMMAG, LE GRAND ANNECY, LE GRAND CHAMBÉRY, GRAND LAC et SNCF RÉSEAU étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».



**VU :**

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélian et Francin (commune Porte-de-Savoie), d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part.
- La convention de financement n°2000094 relative au financement de la définition du programme de réalisation progressive des accès français Lyon-Turin signée le 13/10/2020 et son avenant n°1 signé le 25/11/2021 (*Etat, Région, Département de la Savoie, SNCF Réseau*)
- La convention de financement n°2300211 relative au financement de l'étude de définition de l'avant-projet détaillé des Accès Alpains du Lyon-Turin LIGNE NOUVELLE signée le 15/11/2023 (*Etat, SNCF Réseau*)
- La décision du Ministre chargé des Transports du 4 mars 2019,
- Le budget initial de l'AFIT France au titre de l'année 2024 et son budget rectificatif n°1 approuvés respectivement par les délibérations n°24-99-01 du 25 janvier 2024 et n°24-100-02 du 21 février 2024. Ces dépenses d'intervention sont imputées sur le code destination : « XX ».
- Le Grant Agreement 101175677 — 23-FR-TG-AFLT-APD
- La délibération du Conseil régional n° [REDACTED] du [REDACTED] approuvant la convention relative au financement des études d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1. OBJET</b> .....	<b>9</b>
<b>ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER</b> .....	<b>9</b>
2.1 PERIMETRE DES ETUDES .....	9
2.2 OBJECTIF DES ETUDES .....	10
2.3 CONTENU DES ETUDES .....	10
2.4 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE .....	11
<b>ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES</b> .....	<b>11</b>
<b>ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES</b> .....	<b>11</b>
4.1 COMITE TECHNIQUE.....	11
4.2 COMITE DE PILOTAGE .....	12
<b>ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES</b> .....	<b>12</b>
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	12
5.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	13
<b>ARTICLE 6. APPELS DE FONDS</b> .....	<b>14</b>
6.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	14
6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	15
6.3 IDENTIFICATION .....	17
6.4 DELAIS DE CADUCITE .....	17
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>18</b>
<b>ARTICLE 8. FINANCEMENT EUROPEEN</b> .....	<b>13</b>
8.1 DEMANDE DE FINANCEMENTS EUROPEENS .....	13
8.2 INTEGRATION DU FINANCEMENT EUROPEEN AU PLAN DE FINANCEMENT <b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>	
8.3 REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN.....	14
8.4 GESTION DE LA SUBVENTION.....	14
8.5 FRAIS .....	14
<b>ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS</b> .....	<b>18</b>
<b>ANNEXES</b>	

## IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin est un projet de ligne de chemin de fer mixte voyageurs/fret à travers les Alpes, entre la France et l'Italie. Il répond à plusieurs objectifs concernant aussi bien les passagers que le fret, au niveau régional, national et européen.

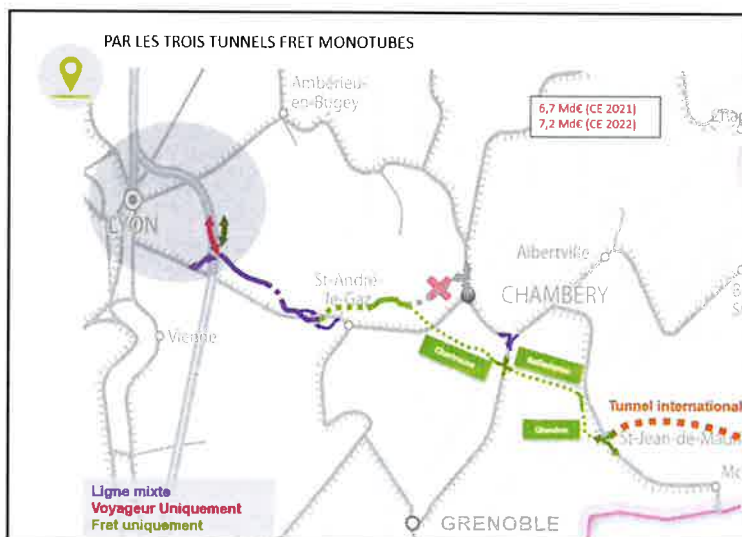
La nouvelle ligne ferroviaire constitue un élément majeur du système de transport local, national et européen, garantissant des améliorations significatives des temps de transit des services ferroviaires de passagers et de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, améliorant l'accessibilité et limitant l'impact sur l'environnement, les taux d'accidents et la congestion des vallées par le trafic routier, en contribuant au report modal de la route vers le fer..

En offrant une liaison ferroviaire performante entre la France et l'Italie, ce projet, qui constitue un des maillons essentiels du corridor méditerranéen au sein du réseau trans-européen de transport (RTE-T), contribuera également à sécuriser les déplacements entre les deux pays et améliorera les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie.

Les travaux nécessaires à la réalisation de **l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin** entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélián et Francin (commune nouvelle Porte-de-Savoie), d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part ont été déclarés d'utilité publique et urgents par décret du 23 août 2013.

Par décision ministérielle en date du 4 mars 2019, la ministre des Transports a demandé à SNCF Réseau de réexaminer la consistance et la programmation dans le temps des différentes phases des sections de lignes nouvelles. Différents scénarii de phasage ont été proposés, et à la suite du Comité de Pilotage du 13 décembre 2021, présidé par le Préfet de Région Auvergne-Rhône-Alpes, une majorité d'acteurs se sont ainsi positionnés en faveur du scénario dit « Grand gabarit », qui permet de maximiser le report modal du transport de marchandises. En effet, ce scénario, accompagné de la création d'une plateforme dédiée à l'est de Lyon (en dehors du présent projet), autorise la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit.

A la demande de l'Etat, SNCF Réseau a donc déposé, sur la base de ce scénario, une demande de subvention européenne au titre de l'appel à projets MIE CEF-T-2023-COREGEN-RAIL-WORKS, qui vise à financer, sur la période 2024-2027, les projets permettant le développement des infrastructures ferroviaires du cœur du réseau trans-européen de transport RTE-T, et notamment les études et travaux concernant la construction et l'amélioration des sections transfrontalières et des maillons manquants.



Ce scénario, estimé à 7,6 milliards d'euros aux CE de 01/2023, prévoit la réalisation de 120 km de lignes nouvelles, dont 60% environ en souterrain, composée de deux sections :

- D'une ligne mixte fret et voyageurs entre Lyon et Saint-André-le-Gaz. Au-delà de Saint-André-le-Gaz, le trafic voyageurs en direction de Grenoble, ou de Chambéry et de l'Italie, utilise le réseau existant ;
- Dans le prolongement de la ligne mixte, d'une ligne dédiée au fret jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne, où elle se raccordera au tunnel de base.

Cette deuxième section inclut la réalisation de trois ouvrages souterrains de grande longueur, nécessitant un processus d'études particulier :

- Tunnel de Chartreuse, d'une longueur de 24,7 kilomètres, entre Avressieux et Chapareillan,
- Tunnel de Belledonne, d'une longueur de 19,7 kilomètres, entre Laissaud et St-Rémy de Maurienne,
- Tunnel du Glandon, d'une longueur de 9,5 kilomètres, entre St-Etienne de Cuines et St-Jean de Maurienne

La réalisation d'ouvrages de reconnaissance géotechniques (descenderies, galeries de reconnaissance) est un préalable nécessaire à la finalisation des études de conception de ces tunnels. Toutes les études de conception de ces tunnels sont donc exclues du périmètre de la présente convention.

Le 16 juillet 2024, la Commission Européenne a notifié à SNCF Réseau le rapport d'évaluation du dossier de subvention européenne (Evaluation Summary Report), lui attribuant une note globale de 23/25 et accordant une subvention potentielle de 64 569 150 € au bénéfice du projet, moyennant un retrait des dépenses liées au Work-Package « Ouvrages de reconnaissance » du périmètre de l'assiette d'éligibilité.

Par ailleurs, les travaux de la **partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)**, entre Saint Pierre de Chandieu (Rhône) et Leyment (Ain) ont été déclarés d'utilité publique et urgents par décret du 28 novembre 2012.

La réalisation de la première phase du CFAL Nord, entre St Pierre de Chandieu (Rhône), et Dagneux (Ain) est nécessaire pour permettre :

- le raccordement de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison Lyon-Turin au Réseau Ferré National (RFN) existant,
- de détourner une partie des circulations fret de transit en dehors du cœur de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise, et ainsi de redonner de la capacité pour le développement des circulations voyageurs.

REPRÉSENTATION DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ET DES ACCÈS ALPINS



Ainsi, les études d'Avant-Projet Détaillé de la phase 1 du CFAL Nord font l'objet en parallèle d'une demande de subvention européenne et d'une convention de financement spécifique entre l'Etat, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau, permettant de mener de front les études relatives aux deux projets. Malgré l'attribution d'une bonne note globale au dossier (21,5/25), la Commission Européenne a notifié à SNCF Réseau le 16 juillet 2024 le rejet de la demande de subvention sur le périmètre du CFAL Nord.

A l'autre extrémité du tracé, les Accès Alpains du Lyon-Turin se raccordent à la section transfrontalière commune à l'Italie et à la France, régie par 4 traités internationaux (1996, 2001, 2012 et 2015, complétés par le protocole additionnel de 2016) : 65 km de Suse (Piémont) à Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), sous la responsabilité de la société TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), dont l'ouvrage principal est le tunnel de base du Mont-Cenis de 57,5 km, en cours de réalisation.

Les chiffres clés ci-dessous résument l'avancement de cette section en juin 2024 :

- Environ 37 km excavés, dont 13,3 km du tunnel de base, sur les 164 km de galeries prévues pour le projet, un ouvrage complexe composé de deux tunnels ferroviaires parallèles, de 4 descenderies et de 204 rameaux de sécurité ;
- 113 km de sondages de reconnaissance et de carottages effectués en France et en Italie ;
- 10 chantiers sont en activité pour les travaux à l'air libre et en souterrain, dont 4 chantiers pour le creusement du tunnel de base : 3 en France et 1 en Italie.
- Plus de 2 500 personnes employées, jusqu'à 4 000 au plus fort des travaux
- 5 nouveaux tunneliers réceptionnés en usine

L'achèvement des principaux travaux du projet est prévu en 2030, puis deux années d'équipements et de tests et le préexercice d'avant l'ouverture. Le coût de la section transfrontalière est de 8,6 milliards d'euros (en euros 2012), certifié par un groupement international.

L'ouvrage est financé à 40% par l'UE, 35% par l'Italie, 25% par la France. Le financement de l'ouvrage par l'Union européenne est encadré par une convention de financement (Grant agreement) qui s'insère dans le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). En Italie, le financement est lié aux "lots de construction" qui comprennent chacun diverses activités et des travaux selon les phases d'exécution. À ce jour, quatre des cinq lots de construction sont financés. En France le financement de l'ouvrage par l'État intervient annuellement à travers une convention entre l'AFIFT et TELT sur la base du budget approuvé par le Conseil d'administration de TELT.

## IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes Conditions particulières ont pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des Parties et notamment :

- la consistance des études d'Avant-Projet Détaillé (APD) des accès français au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin à réaliser des études Avant-Projet des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon ainsi que, sous réserve de la levée de l'option, les études PROJET et la préparation des procédures administratives de ces ouvrages
- 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**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

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

Par dérogation à l'article 3 des **Conditions générales**, dans le cadre de la présente convention, les annexes sont les suivantes :

Annexe 1 : Conditions Générales

Annexe 2 : Détails du coût estimatif

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 5 : Contenu des études

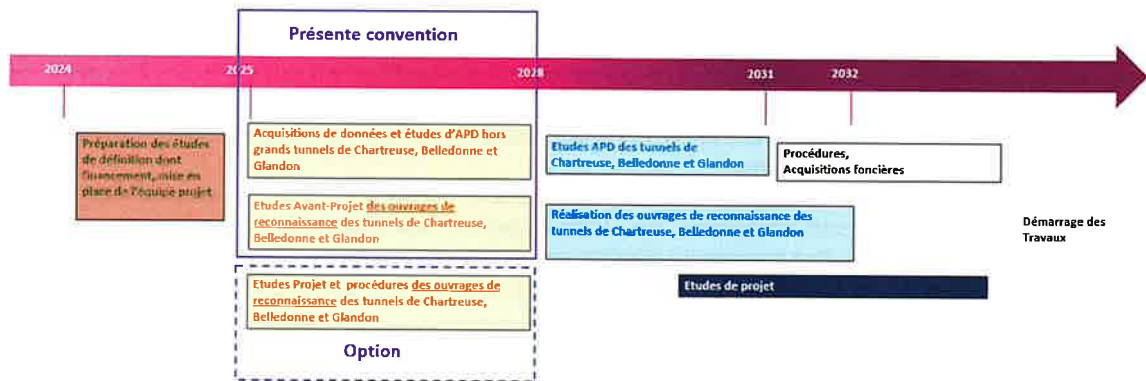
### ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

---

#### 2.1 Périmètre des études

Cette phase d'études, ci-après désignée « la Phase » concerne la réalisation, pour le scénario « Grand gabarit » :

- des études d'Avant-Projet Détaillé pour la création de la ligne nouvelle (en dehors des grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon) ;
- des études d'Avant-Projet pour les ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon
- Sous réserve de la levée de l'option sur décision du Comité de pilotage dans les conditions mentionnées à l'article 4.2 ci-après, des études de niveau PROJET et la préparation des procédures administratives des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon.



Elle porte sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires nouvelles et leurs raccordements et intégration au réseau existant, y compris le doublement du raccordement de Montméliant entre la ligne du Grésivaudan et la ligne de la Maurienne.

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'opération ne sont pas comprises dans le périmètre de la présente convention. Les démarches lancées suite aux mises en demeure d'acquiescer en application de la DUP de 2013 font l'objet de conventions spécifiques.

## 2.2 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 de ladite opération

Un des enjeux majeurs de cette phase d'études est également de permettre la sécurisation de la Déclaration d'Utilité Publique de 2013, par l'obtention d'une prorogation de sa durée de validité.

## 2.3 Contenu des études

Dans le cadre de la demande de subvention européenne au titre de l'appel à projets MIE CEF-T-2023-COREGEN-RAIL-WORKS, le programme d'études a été décomposé en 6 activités principales, planifiées de 2025 à 2027 qui font fait l'objet d'une réponse de la Commission Européenne en date du 16 juillet 2024 :

Activités comprises dans le périmètre du Grant-Agreement :

- Activité 1 : Management de Projet et Communication
- Activité 2 : Acquisition de données
- Activité 3 : Etudes de la ligne nouvelle
- Activité 4 : Procédures administratives et environnementales
- Activité 5 : Concertation avec les parties prenantes
- Activité 6, exclue du périmètre du Grant-Agreement : Etudes des ouvrages de reconnaissance des tunnels de grande longueur, dont le volet PROJET et procédures administratives fait l'objet d'une option à lever.

Le détail de ces activités est présenté en annexe 5.

## **2.4 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 acquiert au nom de l'État.

### **ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES**

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 36 mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF RÉSEAU.

La date de démarrage prévisionnelle est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

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

### **ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES**

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les études d'avant-projet détaillé financées dans le cadre de la présente convention seront suivies dans le cadre de Comités Techniques et de Pilotage.

#### **4.1 Comité Technique**

Le comité de pilotage est assisté par un comité technique, au sein duquel les membres du comité de pilotage sont représentés.

Le comité technique est présidé par un membre de l'IGEDD, nommé par celle-ci à la demande du ministre en charge des transports. Il est par ailleurs constitué :

- Pour l'État : l'IGEDD, la DGITM, la DREAL AuRA et les DDT de Savoie, du Rhône et de l'Isère,
- Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes: la DGA Mobilités,
- Pour le Département de la Savoie : DGA du Pôle aménagement ou son représentant,
- Pour le Département du Rhône : DGA Pôle Routes, Logistiques et Nouvelles Mobilités, ou son représentant
- Pour le SMMAG : le service Projets, Observation et Prospective des mobilités
- Pour Grand Anancy : la DGA Mobilités,
- Pour Grand Chambéry : le DGA et la directrice de la direction de la mobilité,
- Pour Grand Lac : le service Mobilités,
- Pour SNCF Réseau : le Directeur de projet des accès alpins

En tant que de besoin, d'autres acteurs pourront être associés après accord des membres du comité technique.

Le comité technique (COTECH) se réunit, a minima, trois fois par an, et préalablement à tout comité de pilotage, et autant que de besoins, exprimés par les partenaires. Il examine les résultats et le déroulement des études. Il prépare les décisions du COPIL.

A cette fin, SNCF Réseau transmet aux membres du comité technique, au moins une semaine avant chacune de ces réunions, les résultats d'études et les éléments de synthèse financiers.

L'autorité invitante est l'Etat. SNCF Réseau assure le secrétariat du Comité Technique.



## **4.2 Comité de pilotage**

Le comité de pilotage est constitué :

- Pour l'Etat : la Préfète de Région ou son représentant, , qui préside le comité de pilotage ainsi que le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités ou son représentant ,
- Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes : le Président ou son représentant,
- Pour le Département de la Savoie : le Président ou son représentant,
- Pour le Département du Rhône : le Président ou son représentant,
- Pour le SMMAG : le Président ou son représentant,
- Pour Grand Anancy : la Présidente ou son représentant,
- Pour Grand Chambéry : le Président ou son représentant,
- Pour Grand Lac : le Président ou son représentant
- Pour SNCF Réseau : la Directrice Territoriale AuRA.

Il se réunit, a minima une fois par an, et à la clôture de l'étude et, plus en tant que de besoin.

L'autorité invitante est l'Etat. La DREAL assure le secrétariat du Comité de Pilotage.

En fonction de l'ordre du jour, les Comités de Pilotage pourront être précédés d'un Comité Directeur constitué des Directeurs Généraux de chaque collectivité ou de leurs représentants, ainsi que de représentants de l'Etat et de SNCF Réseau.

Les Parties conviennent de se réunir en Comté de pilotage, à la demande de SNCF Réseau, dès lors que cette dernière identifie en cours d'exécution de la présente convention des économies fermes et définitives suffisantes pour couvrir intégralement le besoin de financement de l'option à lever mentionnée à l'article 2.1 et de l'ensemble du programme demeurant à réaliser et sous réserve d'autorisation de ses instances internes, afin de proposer la levée de ladite option. Après autorisation du Comité de pilotage et de ses instances internes, SNCF Réseau engage les dépenses nécessaires à la réalisation du programme correspondant, couvert par la présente convention.

## **ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES**

---

### **5.1 Assiette de financement**

#### **5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût de la Phase telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention est évaluée à **155 165 030€ HT** aux conditions économiques de **janvier 2024**.

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

#### **5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 163 919 150 € courants HT, dont une somme estimée à 7 000 000 Euros courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01, de 2,8% en 2024, de 2,5% en 2025 et au-delà ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2,5% en 2024, de 2,3% en 2025, et de 2,2% en 2026 et au-delà.

## 5.2 Plan de financement

**LES PARTIES** s'engagent à participer au financement des études objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Phase APD	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en € courants HT
Union Européenne (estimation)	39,3909%	64 569 150,00 €
Etat	36,0544%	59 100 000,00 €
Région	20,1319%	33 000 000,00 €
Savoie (forfait)	1,8302%	3 000 000,00 €
Rhône (forfait)	0,9151%	1 500 000,00 €
SMMAG (forfait)	0,6101%	1 000 000,00 €
Grand Annecy (forfait)	0,6101%	1 000 000,00 €
Grand Chambéry (forfait)	0,2745%	450 000,00 €
Grand Lac (forfait)	0,1830%	300 000,00 €
SNCF Réseau	0,0000%	- €
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>163 919 150,00 €</b>

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'études 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 de l'opération.

Les participations respectives du Département de Savoie, du Département du Rhône, du SMMAG, du Grand Annecy, du Grand Chambéry et du Grand Lac (ci-après dénommés « les Financeurs Publics forfaitaires ») sont forfaitaires. En cas de mise en œuvre des articles 7.1 des Conditions générales et 7 des présentes Conditions particulières, la quote-part de participation supplémentaire correspondant à la clé de répartition ci-dessus dévolue aux Financeurs Publics forfaitaires sont réparties selon la clé de répartition de chacun des autres financeurs, recalculée sans tenir compte de la participation de l'Union européenne, et des Financeurs Publics Forfaitaires. En cas d'accord de toutes les Parties, une autre clé de répartition de cette quote-part pourra être mise en œuvre dans le cadre de la conclusion de l'avenant prévu par les articles précédemment cités.

En cas d'économie, la quote-part correspondante aux participations respectives des Financeurs Publics forfaitaires sont réparties entre les autres financeurs lors du solde de la présente convention, selon les clés de répartition recalculées sans tenir compte des participations des Financeurs Publics forfaitaires.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT EUROPEEN**

Les modalités prévues dans le présent article s'appliquent en dérogation à l'article 7.2 des Conditions Générales.

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, l'Etat s'engage 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.

### **6.1 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 6.2 ci-après, les Financeurs Publics, à l'exclusion des Financeurs Publics forfaitaires, s'engagent à maintenir tout au long de la Convention de Financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

### **6.2 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, aux Financeurs publics un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont il est bénéficiaire.

### **6.3 Frais**

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 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 mentionnés à l'article 5.1.2, et sont susceptibles d'évoluer.

## **ARTICLE 7. APPELS DE FONDS**

---

### **7.1 Modalités d'appels de fonds**

Pour l'Etat, la Région et le Département de Savoie, les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Pour les Financeurs Publics forfaitaires, les modalités d'appels de fonds sont définies comme suit :

- Un premier appel de fonds correspondant à 33% de la participation respective de chaque financeur en € courant effectué par SNCF Réseau entre la signature de la présente convention et au plus tard le 31 décembre 2025.

- Un deuxième appel de fonds correspondant à 33% de la participation respective de chaque financeur en € courant effectué par SNCF Réseau au plus tard le 31 décembre 2026.
- Un troisième appel de fonds correspondant au solde, soit à 34% de la participation respective de chaque financeur en € courant effectué par SNCF Réseau au plus tard le 31 décembre 2027.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 4**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier et après validation du COPIL, notamment en cas de différence substantielle entre l'avancement réel et l'avancement théorique.

## 7.2 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	Ministère de la Transition Ecologique  DGITM/DTFPP/IF  Tour Séquoia 92055 La Défense Cedex	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) Direction des Transports Ferroviaires, Fluviaux et des Ports (DTFFP) Sous-direction des infrastructures ferroviaires (IF) Bureau du développement du réseau et des actions transverses (IF1)	01 40 81 87 23 <a href="mailto:louis.lallemand-kirche@developpement-durable.gouv.fr">louis.lallemand- kirche@developpement- durable.gouv.fr</a>
AFIT France	Secrétariat général Grande Arche Paroi Sud 92055 La Défense Cedex	Secrétariat général	
Région Auvergne- Rhône-Alpes	Région Auvergne- Rhône-Alpes Direction des Mobilités et Direction des Finances DGA 1 1 esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 LYON Cedex 02	Direction des Finances Département de gestion financière – thématique transport	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Département de Savoie	Pôle Aménagement du Département Secrétariat Général L'Adret CS 40850 73008 CHAMBERY CEDEX	Pôle Aménagement Mission Lyon-Turin	<a href="mailto:bernard.barneoud@savoie.fr">bernard.barneoud@savoie.fr</a>
Département du Rhône	29-31 cours de la Liberté – 69483 LYON Cedex 03.	Direction Infrastructures et Mobilités	0472617273 <a href="mailto:dim@rhone.fr">dim@rhone.fr</a>
SMMAG	3 rue Malakoff – CS 50053 – Grenoble Cedex 01	SAF SMMAG	<a href="mailto:maxime.ninfos@smmag.fr">maxime.ninfos@smmag.fr</a> <a href="mailto:corinne.garcia@smmag.fr">corinne.garcia@smmag.fr</a>
Grand Anancy	Grand Anancy 46 Avenue des Iles BP 90270 74 007 Anancy Cedex	DGA Mobilités - Service offres de mobilités et relation usagers	<a href="mailto:vcanac@grandanancy.fr">vcanac@grandanancy.fr</a> 07.64.44.67.47 ou <a href="mailto:pcailliau-dubard@grandanancy.fr">pcailliau-dubard@grandanancy.fr</a>
Grand Chambéry	106 Allée des Blachères – CS 82618 – 73026 Chambéry cedex	Direction des Finances	<a href="mailto:cecile.rivoirard@grandchambery.fr">cecile.rivoirard@grandchambery.fr</a> <a href="mailto:christophe.karpiel@grandchambery.fr">christophe.karpiel@grandchambery.fr</a> 04 79 96 86 00
Grand- Lac	1500 Boulevard Lepic-73100 AIX LES BAINS	Transports	<a href="mailto:comptabilite@grand-lac.fr">comptabilite@grand-lac.fr</a>
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### 7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat / AFIT France	1800925530049	
Région Auvergne-Rhône-Alpes	200 053 767 00014	FR 03 200053767
Département de Savoie	227 300 019 00014	FR 60 227 300 019
Département du Rhône	226 900 017 00014	FR 0S 226 900 017
SMMAG	253 800 825 00023	FR17253800825
Grand Annecy	200 066 793 00122	FR87 2000 66793
Grand Chambéry	200 069 110 00019	FR54200069110
Grand Lac	20006867400122	FR07200068674
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

### 7.4 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.

Les dépenses dont les factures sont comptabilisées à partir du 01/01/2025 jusqu'au 31/12/2029 sont considérées comme éligibles.

En dérogation aux dispositions de l'article 10 des **Conditions générales**, les dates de caducité de la subvention de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont les suivantes : Subvention : l'aide régionale deviendra caduque si le maître d'ouvrage SNCF Réseau n'adresse pas à la Région l'ensemble des justificatifs permettant le mandatement du solde dans un délai maximal de 69 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par la Commission Permanente de la Région-Auvergne-Rhône Alpes prévue le 11/10/2024.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés, sur justification du maître d'ouvrage, par voie d'avenant, 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.

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

## **ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS**

---

En complément de l'article 7.1 des Conditions générales, SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le besoin de financement. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution des indices de référence, les prévisions à la fin de l'année en cours et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement. Un comité de pilotage sera organisé dans tous les cas au mois de septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études financées se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la convention de financement, les financeurs(s), 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 convention de financement ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les financeurs, autres que les Financeurs Publics forfaitaires mentionnés à l'article 5.2 ci-avant. 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.

A l'issue de ces discussions, les hausses d'indices seront prises en charge par les financeurs, autres que les Financeurs publics forfaitaires. En cas de baisse, les sommes seront répercutées aux financeurs, autres que les Financeurs publics forfaitaires, à due concurrence. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les 4 (quatre) mois suivant le Comité de Pilotage.

Par ailleurs, l'intégration du financement européen au plan de financement de la présente convention et les modalités de versements inhérentes à ce financement impliquent un risque d'avance de trésorerie pour SNCF Réseau.

Ainsi, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau, SNCF Réseau partagera avec les Financeurs Publics, autres que les Financeurs Publics forfaitaires, le coût des éventuels frais financiers générés en cours d'exécution de la présente convention. Un avenant sera alors proposé et conclu, sous réserve d'accord et des crédits correspondants, afin d'apporter les financements complémentaires nécessaires à leur couverture.

## **ARTICLE 9. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

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

### **Pour l'ÉTAT**

Le chef du bureau du développement du réseau ferroviaire et des actions transverses

Adresse : DGITM/DTFFP/IF/IF1 - Tour Sequoia  
1, place Carpeaux

La Défense 6 - 92055 LA DÉFENSE CEDEX 3 Tél : 01 40 81 87 23

E-mail : [louis.lallemand-kirche@developpement-durable.gouv.fr](mailto:louis.lallemand-kirche@developpement-durable.gouv.fr)

### **Pour l'AFIT FRANCE**

Nom : Secrétaire Générale de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

Adresse : Grande Arche paroi Sud

92055 LA DÉFENSE CEDEX 3

E-mail : [paiements@afit-france.fr](mailto:paiements@afit-france.fr)

**Pour la REGION**

Monsieur le Président  
Direction Générale Adjointe des Mobilités  
Adresse : Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes  
101, cours Charlemagne CS20033, 69269 Lyon Cedex 02  
E-mail : [anne.fournier-mercier@auvergnerhonealpes.fr](mailto:anne.fournier-mercier@auvergnerhonealpes.fr)

**Pour la SAVOIE**

Monsieur le Président,  
Pôle Aménagement – Département de la Savoie  
L'Adret – CS 40850 – CHAMBERY CEDEX  
E-mail : [bernard.barneoud@savoie.fr](mailto:bernard.barneoud@savoie.fr)

**Pour le RHÔNE**

Direction Infrastructures et Mobilité  
Adresse : – 29-31 cours de la Liberté – 69483 LYON cedex 03.  
Tél : 0472617273  
E-mail : [dim@rhone.fr](mailto:dim@rhone.fr)

**Pour le SMMAG**

Monsieur le Président  
Adresse : 3 rue Malakoff – CS 50053 – Grenoble Cedex 01  
Tél : 04 85 59 91 35  
E-mail : [anthony.demanas@smmag.fr](mailto:anthony.demanas@smmag.fr) ; [julie.blais@smmag.fr](mailto:julie.blais@smmag.fr)

**Pour le GRAND-ANNECY**

Mme la Présidente  
Adresse : 46 Avenue des Iles - BP 90270 - 74 007 Annecy Cedex  
Tél : 04.50.63.48.48  
E-mail : [pcailliau-dubard@grandannecy.fr](mailto:pcailliau-dubard@grandannecy.fr) ; [vcanac@grandannecy.fr](mailto:vcanac@grandannecy.fr)

**Pour GRAND-CHAMBÉRY**

Monsieur le Président  
Adresse : 106 allée des Blachères – CS 82618 – 73026 Chambéry cedex  
Tél : 04 79 96 87 38  
E-mail : [david.courtine@grandchambery.fr](mailto:david.courtine@grandchambery.fr) ; [juliette.dastel@grandchambery.fr](mailto:juliette.dastel@grandchambery.fr)

**Pour GRAND LAC**

Monsieur le Président  
Adresse : 1500 Boulevard Lepic-73100 AIX LES BAINS  
Tél : 04 79 61 83 89  
E-mail : [b.dromard@grand-lac.fr](mailto:b.dromard@grand-lac.fr)

**Pour SNCF RÉSEAU**

Direction Territoriale  
Madame la Directrice  
Adresse : 78 rue de la Vilette – 69425 Lyon Cedex 03  
E-mail : [matthieu.cochard@reseau.sncf.fr](mailto:matthieu.cochard@reseau.sncf.fr)



**Fait, en 11 exemplaires originaux,**

**A xxx, le**

Visa du Contrôleur budgétaire  
de l'Agence de financement  
des infrastructures de transport de France

**A xxx, le**

Pour l'ETAT

**A xxx, le**

Pour l'AFIT FRANCE

**A xxx, le**

Pour la REGION

**A xxx, le**

Pour la SAVOIE

**A xxx, le**

Pour le RHÔNE

**A xxx, le**

Pour le SMMAG

**A xxx, le**

Pour le GRAND-ANNECY

**A xxx, le**

Pour le GRAND-CHAMBÉRY

**A xxx, le**

Pour GRAND LAC

**A xxx, le**

Pour SNCF RÉSEAU

**Liste des annexes :**

- **Annexe 1 : Conditions Générales**
- **Annexe 2 : Détails du coût estimatif**
- **Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation**
- **Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**
- **Annexe 5 : Contenu des études**



## Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

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

## PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article*

*L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.*

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

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

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

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

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

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

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

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

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

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

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

## **ARTICLE 1. OBJET**

---

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

## **ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION**

---

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

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

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

## **ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION**

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

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

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

---

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

### Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

### Comité technique et financier

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

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

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

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

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

### **6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

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

### **6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage**

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

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

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

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

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

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

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

### **6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne**

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

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

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

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

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

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

#### **6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation**

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

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

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

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

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

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

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

#### **6.5 Participation de SNCF RÉSEAU**

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

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

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

---

### **7.1 Dispositions générales**

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

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

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

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

### **7.2 Dispositions en cas de financement européen**

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

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

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

## **ARTICLE 8. APPELS DE FONDS**

---

### **8.1 Régime de TVA**

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

### **8.2 Versement des fonds**

#### **Appels de fonds et solde**

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RESEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
  - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
  - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
  - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

#### **Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

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

#### **Délai de paiement**

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

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

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

#### **Modalités de paiement**

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

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

### **8.3 Modalités de contrôle par les financeurs**

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

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

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

## **ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES**

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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



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

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

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

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

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

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

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

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

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

## **ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION**

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

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

## **ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

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

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

## ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

---

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

# Convention de financement

## Annexe 2

### « Coûts »

## HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

- **Indemnisations foncières relevant d'estimations faites par un organisme tiers :**

Sans objet

- **Travaux préalables de concessionnaires (déviations des réseaux...)**

Les études relatives aux déviations de réseaux seront réalisées par les différents concessionnaires (RTE, TOTAL, SPMR, GRT GAZ...).

Les coûts de ces études de dévoiements de ces réseaux ont été estimés à dire d'expert.

- **Conditions de réalisation des travaux**

Sans objet, à l'exception des prestations d'acquisitions de données à réaliser sur ou à proximité du réseau ferré exploité (études des raccordements). Les conditions de réalisation de ces activités seront, une fois leur programme précisément établi, définies en concertation avec les services SNCF Réseau concernés.

- **Provisions pour risques**

Les coûts présentés ci-après intègrent une provision pour risques d'environ 9,3M€, ventilée dans les différents postes de dépenses, soit 6,4% du montant hors provision.

Cette provision se décompose en :

- Provision pour risques identifiés (PRI) : 6 430 000 €, montant établi sur la base d'une première ébauche de l'analyse des risques de la phase à lancer,
- Provision pour risques non identifiés (PRNI) : 2 916 400 €, fixée à 2% du montant hors provision.

La démarche d'analyse de risques se poursuivra au cours de la réalisation des études, ce qui permettra d'affiner au fil de l'eau la prévision d'accostage.

- **Indices d'actualisation des prix**

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses suivantes de l'évolution de l'indice des travaux publics (TP01) et celui de l'ingénierie (ING) :

- d'un taux d'indexation du TP01, de 2,8% en 2024, de 2,5% en 2025 et au-delà ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2,5% en 2024, de 2,3% en 2025, 2,2% en 2026 et au-delà.

Ces éléments sont repris dans le tableau qui suit

- **Autres**

Certaines activités d'acquisition de données (sondages géotechniques principalement) et la mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive peuvent nécessiter l'obtention d'autorisations administratives préalables selon la sensibilité environnementale des secteurs concernés. Le cas échéant, et en cas d'incompatibilité de planning, certains éléments pourraient être reportés à une phase ultérieure.

Le lancement de la phase diagnostics de la procédure d'archéologie préventive nécessite par ailleurs l'émission préalable d'arrêtés préfectoraux de prescription.

**Éléments financiers :**

**Le Coût Estimatif est évalué à 155 165 030 € HT aux conditions économiques de 01/2024 et se décompose de la façon suivante :**

<b>En € hors taxes aux conditions économiques de ....</b>	<b>PHASE AVP</b>
<b>WP1 – MOA, AMO et Communication</b>	<b>10 689 975</b>
<i>dont MOA</i>	6 668 273
<i>dont AMO</i>	3 641 118
<i>dont Communication</i>	380 584
<b>WP2 - Acquisition de données</b>	<b>30 916 874</b>
<i>dont Géotechnique</i>	26 483 912
<i>dont Topographie</i>	1 843 504
<i>dont Environnement</i>	2 396 318
<i>dont Sources et captages d'eau</i>	95 864
<i>dont Réseaux</i>	97 276
<b>WP3 – Etudes ligne nouvelle</b>	<b>100 378 184</b>
<i>dont Raccordements et intégration RFN</i>	14 147 335
<i>dont Ligne nouvelle</i>	55 771 328
<i>dont Environnement</i>	21 232 574
<i>dont Socio-économie</i>	746 517
<i>dont Déviation de réseaux</i>	4 706 788
<i>dont Sécurité et sûreté</i>	3 773 642
<b>WP4 – Procédures administratives</b>	<b>4 643 058</b>
<i>dont Environnement</i>	1 882 715
<i>dont Foncier</i>	375 311
<i>dont Archéologie</i>	1 908 053
<i>dont Autorisation mise en service</i>	476 978
<b>WP5 – Concertation</b>	<b>1 043 165</b>
<b>WP6 (hors UE) - Ouvrages de reconnaissance</b>	<b>7 493 775</b>
<b>TOTAL</b>	<b>155 165 030</b>
Date prévisionnelle de fin de réalisation	31/12/2027
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 pour les acquisitions de données ING pour les autres prestations
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	TP01 : 129,6 (01/2024) ING : 132,3 (01/2024)

# Convention de financement

## Annexe 3

### « Délais prévisionnels »

**Eléments de calendrier :**

La durée prévisionnelle des études prévues dans le cadre de cette convention de financement est estimée à 36 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, hors option. Le calendrier prévisionnel ci-dessous présente les durées par actions. Le calendrier prévisionnel de réalisation des prestations prévues en option, sera confirmé le cas échéant au moment de la levée de l'option. La planification présentée ci-dessous pour cette option est une planification au plus tôt, permettant un enchaînement rapide avec les études avant-projet.

	2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Activité 1</b> <b>Management de projet et communication</b> <i>Pilotage général et gestion du projet</i> <i>Suivi et reporting du grant agreement</i> <i>Communication</i>												
<b>Activité 2</b> <b>Acquisitions de données</b> <i>Sondages géotechniques y compris procédures</i> <i>Relevés topographiques</i> <i>Inventaires écologiques et environnementaux</i> <i>Recensement et suivi des sources et captages</i> <i>Recensement des réseaux et ouvrages d'utilité publique existants</i>												
<b>Activité 3</b> <b>Etudes de la ligne nouvelle</b> <i>Etudes des raccordements au réseau existant</i> <i>Etudes de la ligne nouvelle en site propre</i> <i>Etudes environnementales</i> <i>Etudes socio-économiques</i>  <i>Etudes de rétablissement des réseaux d'utilité publique</i> <i>Définition des mesures de sûreté et de sécurité</i>												
<b>Activité 4</b> <b>Procédures administratives et environnementales</b>  <i>Préparation de la procédure environnementale unique</i> <i>Préparation des enquêtes parcellaires</i> <i>Archéologie préventive</i> <i>Préparation des autres autorisations liées à la ligne nouvelle</i> <i>Dossier prorogation DUP</i>												
<b>Activité 5</b> <b>Concertation</b> <i>Mise en place et travail en commissions territoriales de concertation</i>												
<b>Activité 6 (hors financement UE)</b> <b>Etude des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse et Belledonne</b> <i>Etudes techniques et environnementales niveau AVP</i>  <i>En option (sous réserve de disponibilité budgétaire) :</i> <i>Etudes techniques et environnementales niveau PRO</i> <i>Préparation des dossiers réglementaires</i>												



## Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

Ce calendrier prévisionnel est bâti sur les hypothèses suivantes :

- **Financements**

Le Grant-Agreement et la présente convention de financement devront être signés au plus tard en novembre 2024 afin d'en préserver les conditions calendaires et financières ;

- **Concertation**

Au regard de la période de mise en suspens des études sur les Accès Français du Lyon-Turin une attention particulière sera portée à la concertation avec les acteurs territoriaux. Un dispositif d'information et de participation sera mis en place, en conformité notamment avec la réserve formulée par la Commission d'Enquête concernant la mise en place de commissions de concertation. La présente convention provisionne un budget pour la concertation de 2025 à 2028. Pour autant, ce dispositif devra perdurer au-delà de cette période.

- **Procédures administratives**

Le calendrier prévisionnel est construit sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires (occupations temporaires, environnementales, arrêtés DRAC...) pour réaliser les acquisitions de données.

Ces procédures seront demandées par SNCF Réseau ou ses sous-traitants.

- **Etudes**

Les études de rétablissement des réseaux d'utilité publique sont conduites par les gestionnaires de réseaux concernés (RTE, APRR...). Le calendrier prévisionnel est construit sous réserve de la disponibilité de ces gestionnaires de réseaux pour réaliser les études nécessaires.

La procédure de dévolution du marché principal de maîtrise d'œuvre pour l'étude de la ligne nouvelle est une procédure longue. Si cette procédure de dévolution s'avérait infructueuse, cela remettrait en cause le planning prévisionnel.

- **Autres**

Certaines prestations devant démarrer dès le mois de janvier 2025, il est nécessaire d'anticiper, en dehors du périmètre de la présente convention, certaines tâches préparatoires dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2024 (rédaction du programme d'opération, structuration et mise en place de l'équipe Projet, élaboration de la stratégie d'achat et lancement des premiers appels d'offres). La durée prévisionnelle de la phase d'études à lancer est néanmoins ambitieuse. Les processus de mise en concurrence, la mise en place effective des équipes de pilotage du projet, la disponibilité des ressources tant internes qu'externes pourront impacter le planning prévisionnel.

# Convention de financement

## Annexe 4

### « Calendrier prévisionnel des appels de fonds »

## Calendrier prévisionnel des appels de fonds

	T1 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027	solde 2028
Etat	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	0,00%	15,00%	5,00%
Région	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	0,00%	15,00%	5,00%
Savoie	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Rhône	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
SMMAG	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd annecy	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd Chambéry	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd Lac	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%

M€	Participation	T1 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027	solde 2028
Etat	59 100 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	-	8 865 000,00	2 955 000,00
Région	33 000 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	-	4 950 000,00	1 650 000,00
Savoie	3 000 000,00	990 000,00	990 000,00	-	-	-	1 020 000,00	-
Rhône	1 500 000,00	495 000,00	495 000,00	-	-	-	510 000,00	-
SMMAG	1 000 000,00	330 000,00	330 000,00	-	-	-	340 000,00	-
Grd annecy	1 000 000,00	330 000,00	330 000,00	-	-	-	340 000,00	-
Grd Chambéry	450 000,00	148 500,00	148 500,00	-	-	-	340 000,00	-
Grd Lac	300 000,00	99 000,00	99 000,00	-	-	-	153 000,00	-
	99 350 000,00	20 812 500,00	20 812 500,00	18 420 000,00	18 420 000,00	-	16 280 000,00	4 605 000,00
	99 350 000,00	20 812 500,00	20 812 500,00	18 420 000,00	18 420 000,00	-	16 280 000,00	4 605 000,00

### ➤ 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 ville :  
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.

	<b>N° SIRET</b>	<b>N° TVA intracommunautaire</b>
<b>SNCF Réseau</b>	<b>412 280 737 20375</b>	<b>FR 73 412 280 737</b>

## Exemple de principe

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

<b>État récapitulatif des dépenses</b>	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

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

**Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.**

# Convention de financement

## Annexe 5

### « Contenu des études »

## **ACTIVITE 1 : Management de projet et Communication**

Cette activité vise à coordonner le pilotage et la mise en œuvre du programme et à fournir le suivi et le reporting de l'avancement du projet aux parties prenantes (Financeurs, dont CINEA (Climate Infrastructure and Environment Executive Agency), SNCF Réseau...), ainsi qu'à communiquer plus globalement sur le projet.

Cette activité comprend 3 tâches principales :

- **Management de Projet**

Cette tâche couvre l'ensemble des missions nécessaires pour assurer une mise en œuvre fluide et robuste du projet :

- Suivi du projet et coordination des activités de mise en œuvre du projet dans les délais et dans le respect du budget prévisionnel (gestion continue de la qualité) : Le projet est suivi et coordonné par les instances internes de SNCF Réseau, en sa qualité de maître d'ouvrage, qui réunissent régulièrement les équipes impliquées dans le projet et est présidé par le Directeur de projet.
- Mise en place de réunions d'interface techniques régulières avec TELT, permettant notamment de tenir compte du Retour d'EXpérience des procédures, études et travaux de la section transfrontalière
- Reporting semestriel, et autant que de besoin aux membres du Comité Technique (COTECH) mentionné à l'article 4.1 des Conditions Particulières de la présente convention,
- Reporting annuel aux partenaires financiers réunis au sein du Comité de Pilotage (COPIL), mentionné à l'article 4.2 des Conditions Particulières de la présente convention.
- Examen régulier des risques (gestion continue des risques).
- Revue financière régulière (gestion financière continue).

La supervision technique, et l'ordonnancement des études et prestations sur le terrain est réalisée par un prestataire externe (AMO), sous la supervision de l'équipe projet.

- **Suivi et reporting Grant Agreement**

Cette tâche vise à se conformer aux règles relatives au financement de l'Union Européenne (UE) en fournissant les rapports techniques et financiers ainsi que les audits financiers sur le projet à la CINEA:

- Echanges réguliers avec le conseiller de projet CINEA.
- Reporting technique et financier à la CINEA, conformément à la convention de subvention du MIE.
- Audit financier : audits des dépenses conformément à la convention de subvention du MIE.

Le projet s'étendant sur 36 mois, une seule période de rapport est prévue, couvrant l'ensemble de la mise en œuvre du projet.

Un seul rapport périodique sera fourni deux mois après la fin du projet (date de réception du dernier livrable associé à un jalon).

De plus, des rapports d'avancement technique seront soumis tous les 12 mois :

- À M14, couvrant la période M01 (prévu en janvier 2025) à M12.
- À M26, couvrant la période M13 à M24.

Ces rapports seront basés sur les examens de projet et les mises à jour sur les progrès présentés au comité de pilotage.

Enfin, le système de gestion en ligne des projets financés par l'UE (SygMA) sera rempli en permanence et les livrables associés au jalon (DEL) seront téléchargés au fur et à mesure qu'ils seront complétés, conformément à l'article 21 de la convention de subvention conclue avec CINEA.

Pour garantir la qualité, une expertise externe expérimentée a été ajoutée à l'équipe de gestion du projet en tant que conseiller sur les rapports sur les subventions de l'UE.

Les audits financiers seront effectués par des auditeurs externes indépendants.

- **Communication**

Cette tâche vise à mener à bien toutes les activités de communication et de diffusion sur le projet, en particulier concernant le soutien des partenaires financiers (UE, Etat et collectivités).

Ses objectifs sont les suivants :

- Présenter le projet et apporter des informations sur son avancement aux groupes cibles (élus, acteurs économiques, associations, riverains, grand public...).
- Donner de la visibilité aux financements des partenaires du projet.
- Diffuser les résultats du projet lors d'événements nationaux et européens pertinents.

Au préalable, un plan de communication sera élaboré par un prestataire spécialisé et proposé aux membres du COTECH pour validation.

## **ACTIVITE 2 : Acquisition de données**

Cette activité vise à acquérir les données d'entrée nécessaires à la réalisation des études techniques et environnementales, et à la préparation des procédures administratives.

Cette activité comprend 5 tâches principales :

- **Sondages géotechniques**

La qualité des sols conditionne les choix techniques de conception d'une ligne ferroviaire mixte fret et voyageurs. Afin d'être performante pour le fret, la ligne doit avoir une pente inférieure à 1,25 % ce qui constitue une contrainte forte et nécessite la réalisation de nombreux ouvrages souterrains pour franchir les reliefs.

La réalisation de la plateforme ferroviaire nécessite de nombreux terrassements et mouvements de terrain qu'il convient d'optimiser pour limiter les impacts sur les territoires concernés par le projet.

Dans le cadre des études d'avant-projet sommaire (APS) correspondant au stade actuel de définition du projet technique SNCF Réseau a conduit des investigations techniques et hydrologiques afin de fiabiliser le projet. Cette phase d'étude a également permis de définir le programme d'études géotechniques complémentaires nécessaire dans la phase d'étude de projet détaillé qui fait l'objet de la présente convention.

Ce programme d'études géotechniques va notamment permettre :

- De dimensionner les dispositifs de fondation des ouvrages d'art ;
- De préciser les conditions de réalisation des trois tunnels entre Grenay et Avressieux (les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon font l'objet de l'activité 4) ;
- De définir les conditions de réalisation de la plateforme ferroviaire, les modalités de réalisation des talus ou tranchées, de définir les éventuels besoins de purge des matériaux dans zones compressibles... ;
- D'optimiser la stratégie des gestions des matériaux (équilibre des déblais/remblais), en précisant notamment les conditions de réemploi, et les besoins en approvisionnement extérieur.

Le programme d'études géotechniques comprend :

- Des essais in-situ de type : sondages carotté, pressiomètre, pénétromètre, sondages à la tarière, Benetto, sondages à la pelle mécanique...
- Des essais de laboratoire sur les prélèvements réalisés lors des essais in-situ afin de caractériser les matériaux : triaxial, oedomètre, essais de fluage, essais de gonflement, proctor, études de traitement...

- **Relevés topographiques**

Afin d'étudier le tracé détaillé du projet et des ouvrages annexes ainsi que leur insertion dans le territoire, il est nécessaire de réaliser un relevé topographique sur tout le linéaire du projet. Ces données sont également utiles pour évaluer le mouvement de terrain, et déterminer l'implantation des mesures compensatoires, des aménagements paysagers, élaborer les documents de concertation ...

Les données seront acquises par un vol en hélicoptère et seront ensuite traitées et assemblées.



Le cas échéant, des levés terrestres complémentaires pourront être réalisés dans les zones d'implantation des ouvrages.

Cette prestation permettra de réaliser :

- Un nuage de points dense,
- Un modèle numérique de terrain
- Une orthophotographie de l'ensemble du périmètre
- Un plan topographique norme Epure en 3 dimensions.

- **Inventaires écologiques et environnementaux**

Sur la base du projet étudié au niveau « avant-projet sommaire » (APS), une étude d'impact a été réalisée en 2010/2011. Elle faisait partie du dossier soumis à la consultation du public qui a conduit à la déclaration d'utilité publique du projet en 2013.

Les inventaires écologiques réalisés pour le projet datent pour la plupart de plus de 10 ans ; pour les dernières procédures administratives encore à venir (autorisations environnementales), il est nécessaire de mettre à jour les connaissances en matière de biodiversité, en tenant compte des nouvelles données disponibles sur les territoires et en réalisant de nouvelles investigations sur un cycle biologique complet pour les différents groupes : flore et habitats, invertébrés, amphibiens et reptiles, mammifères, oiseaux, faune aquatique ainsi que pour les zones humides.

Des données de moins de 3 ans sont exigées dans les dossiers à présenter dans le cadre de ces procédures.

Pour répondre aux exigences des autorisations environnementales à obtenir, l'étude d'impact nécessite une profonde remise à jour pour tenir compte :

- Des fortes évolutions de la réglementation environnementale concernant particulièrement le périmètre même de l'évaluation environnementale et l'examen renforcé de sujets existants (biodiversité, eau, air notamment) ou nouveaux (climat – atténuation et adaptation, artificialisation des sols, etc.)
- De l'évolution de la réglementation locale (PPRI, PPRT, SDAGE, SAGE, zones de protections de captages, PLU, ...)
- De l'évolution des territoires concernés : occupation des sols, aménagements et constructions, populations, projets, biodiversité, foncier, etc.
- Des évolutions du projet, techniques et fonctionnelles : conception détaillée, trafic, etc.

Pour mettre à jour l'étude d'impact, il convient au préalable d'actualiser les données antérieures sur l'évaluation des impacts potentiels du projet. Cette tâche consiste donc notamment à réaliser :

- Un inventaire faune-flore sur 4 saisons,
- Un inventaire des zones Natura 2000,
- Un inventaire des corridors écologiques,
- Un recensement des risques naturels (notamment PPR) et technologiques,

Le périmètre de ces acquisitions est le suivant :

- Bande de 500 mètres correspondant, en général, au fuseau de la déclaration d'utilité publique
- Secteurs impactés par des ouvrages associés type rétablissement de voirie hors fuseau de la déclaration d'utilité publique, ou zones d'installations de chantier éventuelles
- Les sites de dépôts provisoires ou définitifs pour la gestion des matériaux excédentaires ou réutilisables sur le chantier.

- **Recensement et suivi des sources et captages d'eau**

La ressource en eau est un sujet important tant pour l'alimentation en eau potable que pour les usages agricoles ou de loisirs.

Or le projet passe à proximité de plusieurs captages destinés à l'alimentation en eau des habitants. De plus, de nombreuses sources ont déjà été identifiées lors de la réalisation des études d'avant-projet sommaire.

Les impacts sur la ressource en eau, que pourrait avoir le projet notamment du fait du nombre de tunnels, est un sujet sensible qui génère de fortes inquiétudes sur les territoires concernés.

SNCF Réseau souhaite intégrer cette problématique dans les études détaillées et anticiper les éventuels impacts. L'objectif est d'éviter d'impacter les sources et captage lorsque cela est possible ou de rechercher des solutions alternatives d'alimentation.

Pour cela il est nécessaire de réaliser un recensement le plus exhaustif possible des captages et des sources, et d'en assurer un suivi. Ce suivi permettra d'identifier les éventuels impacts de la phase travaux et de trouver les solutions pour y remédier.

- **Recensement des réseaux et ouvrages d'utilité publique existants**

Le projet intercepte ponctuellement de nombreux réseaux dont la plupart font l'objet de servitudes d'utilités publiques. Ces réseaux sont notamment : des lignes aériennes à haute et très haute tension, des canalisations enterrées de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, des réseaux de communication, le réseau routier et autoroutier.

Le rétablissement des différents réseaux interceptés peut nécessiter des procédures, aussi il convient d'engager les études le plus en amont possible avec les gestionnaires concernés.

L'objectif de cette tâche est d'actualiser le recensement des réseaux réalisé en 2009/2010 lors des études d'avant-projet sommaire.

### **ACTIVITE 3 : Etudes de la ligne nouvelle**

Cette activité vise à produire les études de niveau Avant-Projet Détaillé concernant :

- les 5 zones de raccordement de la ligne nouvelle au réseau existant et de préciser les modalités de leur réalisation et les impacts sur les circulations ferroviaires ;
- la ligne nouvelle, exceptés les grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon ;
- les impacts du projet et la définition des mesures pour les éviter, les réduire et les compenser ;
- les études socio-économiques du projet ;
- la définition des conditions de dévoiement et de rétablissements des grands réseaux publics impactés par le projet ;
- la définition des mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre.

Ces différents volets constituent les 6 tâches principales de cette activité.

- **Etudes des impacts de la ligne nouvelle sur le réseau existant**

Il s'agit de réaliser des études, au niveau « avant-projet détaillé » sur les raccordements ferroviaires de la ligne nouvelle au réseau existant :

- La ligne à grande vitesse Paris-Marseille au sud de la gare de Lyon-Saint-Exupéry ;
- La ligne Lyon-Grenoble/Chambéry au niveau de Saint-André-le-Gaz ;
- La ligne Grenoble-Chambéry en Combe de Savoie ;
- Au réseau en gare de Saint-Jean-de-Maurienne

Il s'agit également de réaliser les études nécessaires au doublement du raccordement entre les lignes existantes du Grésivaudan et de la Maurienne, à Montmélian, qui peut permettre un report de certaines circulations pendant la phase travaux de la section Laissaud-St Jean de Maurienne, ainsi qu'un itinéraire de délestage en cas de contrainte d'exploitation ultérieure sur cette section.

Ces études ont notamment vocation à définir :

- comment connecter les lignes nouvelles au réseau existant (ajout d'aiguillages, adaptation de la signalisation et des réseaux de télécommunication ferroviaire, continuité de l'alimentation électrique – caténaires, câbles, etc.)
- comment adapter le système de gestion centralisée du réseau ferré
- les conditions de réalisation de ces raccordements sur des lignes circulées.
- Les impacts sur les circulations ferroviaires et les optimisations proposées pour les réduire.

- **Etudes de création de la ligne nouvelle en site propre**

Il s'agit d'étudier, au niveau avant-projet détaillé, comment créer la ligne nouvelle (hors grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon) : définir le tracé, fondations, terrassements, ouvrages d'arts, assainissements, équipements ferroviaires..., et les conditions de réalisation.

Ces études porteront notamment sur :

- L'étude de tracé.
- Le dimensionnement de la plateforme ferroviaire et de son assainissement.
- les ouvrages d'art et de leur fondation dont 4 viaducs de plus de 300 mètres.
- Les 3 tunnels de Bourgoin-Ruy, Sainte-Blandine et La Bâtie-Montgascon.
- Les mouvements de terrain, ainsi que la définition des zones de dépôts (provisoires ou définitifs),
- Les rétablissements des voiries interceptées dont 4 franchissements autoroutiers.
- les équipements et systèmes ferroviaires et non ferroviaires : voies, alimentation électrique et sous-stations, signalisation et poste, caténares, télécommunications...
- les zones d'installations de chantier,
- L'analyse des méthodes et délais de réalisation des travaux, l'évaluation des coûts d'investissement.
- Une analyse des risques techniques et financiers.

A noter que la section à l'air libre entre les tunnels de Belledonne et Glandon est incluse dans le périmètre de ces études, de même que le raccordement à la section transfrontalière à St Jean de Maurienne (voir § précédent).

- **Etudes environnementales**

Il s'agit d'analyser les effets du projet sur l'environnement et de définir les mesures envisagées pour les éviter, les supprimer ou au moins les réduire, et compenser les impacts résiduels.

L'étude d'impact qui a servi de support à la déclaration d'utilité publique en 2013 a été réalisée en 2011.

Pour répondre aux exigences des autorisations environnementales à obtenir, elle nécessite une profonde remise à jour pour tenir compte :

- Des fortes évolutions de la réglementation environnementale concernant particulièrement le périmètre même de l'évaluation environnementale et l'examen renforcé de sujets existants (biodiversité, eau, air, bilan carbone notamment) ou nouveaux (résilience climatique – atténuation et adaptation, artificialisation des sols, etc.)
- De l'évolution de la réglementation locale (PPRI, PPRT, SDAGE, SAGE, zones de protections de captages, PLU, ...)
- De l'évolution des territoires concernés : occupation des sols, aménagements et constructions, populations, projets, biodiversité, foncier, etc.
- Des évolutions du projet, techniques et fonctionnelles : conception détaillée, trafic, etc.

Cela comprend notamment les tâches suivantes :

- L'évaluation des impacts du projet sur les milieux physiques, naturels et humains notamment en s'appuyant sur les données acquises par le WP2.
- La réalisation de toutes les études hydrauliques, hydrogéologiques pour actualiser les études réalisées lors de la phase précédente (avant-projet sommaire).
- les études de définition des mesures à mettre en œuvre.
- les études d'insertion paysagère.
- les études acoustiques visant à définir les mesures de protection à mettre en place.

Les études intégreront également les réserves et recommandations émises par la commission d'enquête à l'issue de l'enquête publique réalisée en 2012 (cf. section 2-1-4).

- **Etude socio-économique**

Il s'agit de réaliser l'actualisation de l'évaluation socio-économique sur la base de nouvelles prévisions de trafic voyageurs et fret résultant d'une analyse et d'une projection de la demande de transport.

L'approbation de l'avant-projet détaillé par l'Etat nécessite une évaluation socio-économique. Or les prévisions figurant dans le dossier d'enquête publique ont été établies en 2011 et n'ont pas été mises à jour depuis cette date.  
De plus, une synthèse de l'évaluation socio-économique doit figurer dans l'étude d'impact.

Cette tâche comprend notamment :

- L'analyse du périmètre, des études, et des données disponibles.
- L'analyse de la demande d'offre de transport en situation actuelle.
- La modélisation et la projection des trafics fret et voyageurs en situation de projet.
- L'analyse monétarisée.

Sur la base des bilans par acteurs, l'étude permettra de disposer du bilan pour la collectivité, ainsi que les indicateurs de performance socio-économique de chaque différentiel entre options de projet et de référence, et en particulier :

- La valeur actuelle nette socio-économique (VAN-SE).
- La valeur actualisée nette par euro investi.
- La valeur actualisée nette par euro public dépensé.

- **Etudes sur le dévoiement et le rétablissement des réseaux d'utilité publique**

Il s'agit d'étudier comment dévier les réseaux et ouvrages publics impactés par le projet, en concertation avec les gestionnaires de ces ouvrages, les communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) concernés.

Le projet de ligne nouvelle et ses aménagement connexes interceptent ponctuellement de nombreux réseaux dont la plupart font l'objet de servitudes d'utilité publique. Ces réseaux sont notamment : des lignes aériennes à Haute et Très Haute Tension, des canalisations enterrées de transport de gaz, d'hydrocarbures (à Satolas et Bonce) et de produits chimiques (à Saint Laurent de Mure), des réseaux de télécommunications...

La construction de la ligne ferroviaire nécessitera de déplacer certains réseaux et d'en protéger d'autres. Tous les réseaux croisés par la ligne nouvelle doivent être rétablis.

Cette tâche vise à étudier les conditions de déplacement, rétablissement ou protection de ces réseaux afin de les intégrer dans le planning du projet global.

Ces réseaux d'utilité publique sont gérés par des gestionnaires qui doivent mener eux-mêmes plusieurs étapes d'études, puis le cas échéant réaliser des procédures administratives spécifiques (demandes d'autorisations, etc.), avant de pouvoir lancer leurs propres travaux.

Cela comprend notamment :

- Les études de rétablissement ou de protection des réseaux par les gestionnaires concernés.
- Le recueil des prescriptions à prendre en compte pour la construction de la réalisation de ligne nouvelle et des aménagements connexes à proximité des réseaux.

Toutes les études de cette tâche seront menées par les gestionnaires de réseaux, qui ont un monopole sur ces infrastructures.

La coopération entre les gestionnaires de réseau et SNCF Réseau sera formalisée par le biais de conventions d'études qui seront signées au démarrage du projet.

Les gestionnaires de réseaux feront appel eux-mêmes à des prestataires de service sur certains points, en respectant la réglementation applicable (réglementation de la commande publique pour les concessions).

A la fin de la tâche, les études préliminaires de déviation des grands réseaux d'utilité publique existants sont terminées, et la phase suivante du Projet global peut commencer : les résultats de ces études seront intégrés dans les études détaillées (APD), dernière étape de conception avant les plans de construction, puis les autorisations administratives spécifiques pourront être demandées avant de commencer les travaux de déviation de réseaux.

- **Définition des mesures de sécurité et de sûreté**

Cette tâche vise à définir les mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre en concertation avec les autorités compétentes.

Elle comprend les activités suivantes :

- La réalisation des études de sécurité et de sûreté des parties à l'air libre et en souterrain hors grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon afin de définir les mesures et équipements à mettre en œuvre.
- La concertation avec les autorités compétentes.

A la fin de cette tâche, les études de sécurité et de sûreté de la ligne nouvelle sont terminées, et la phase suivante du Projet global peut commencer : les résultats de ces études seront intégrés dans les études finales préalables au lancement des travaux.

#### **ACTIVITE 4 : Procédures administratives et environnementales**

Cette activité vise à préparer les procédures administratives et environnementales à réaliser pour obtenir les autorisations nécessaires à la poursuite du projet.

- **Préparation de la procédure d'autorisation environnementale unique**

A partir des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche a pour objet de préparer le dossier de demande d'autorisation environnementale unique, en concertation avec les services de l'Etat français qui seront en charge de l'examiner.

- **Préparation des enquêtes parcellaires**

La réalisation du projet nécessite de disposer des terrains nécessaires. Les acquisitions foncières peuvent se faire à l'amiable mais il peut parfois être également nécessaire de recourir à l'expropriation. La réalisation des enquêtes parcellaires est une des conditions d'obtention des arrêtés d'expropriation.

Sur la base des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche comprend :

- L'identification des parcelles concernées par le projet (y compris les mesures compensatoires, et les zones de dépôts d'ores et déjà identifiées).
- La réalisation des dossiers d'enquêtes parcellaires.

- **Archéologie préventive**

Cette tâche a pour objet la réalisation des diagnostics archéologiques, qui seront prescrits par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service de l'Etat français en charge des questions culturelles et patrimoniales).

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application du Code du patrimoine français. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

En conséquence, sur la base d'un dossier présenté par SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage de la nouvelle infrastructure, des diagnostics vont être prescrits par les Services Régionaux d'Archéologie d'Auvergne-Rhône-Alpes (les services de l'Etat en charge de cette question).

Sur la base de ces prescriptions, les diagnostics archéologiques seront réalisés dans l'emprise des travaux du projet de lignes nouvelles et des installations connexes (bases travaux, sites de dépôts et d'emprunts, installations ferroviaires diverses...), essentiellement par sondages mécaniques.

Les résultats de ces investigations feront l'objet d'un document final de synthèse, établi sous le contrôle scientifique des Services Régionaux de l'Archéologie d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Ces études seront menées par l'INRAP (Institut National pour la Recherche en Archéologie Préventive), qui a seul la compétence juridique exclusive pour intervenir sur de grands projets sur ce sujet.

La coopération entre l'INRAP et SNCF Réseau sera formalisée par le biais d'une convention-cadre (actant notamment les conditions d'accès aux terrains, la délimitation des emprises...).

- **Préparation des dossiers d'autorisation liés à la ligne nouvelle**

En complément des tâches précédentes, cette tâche a pour objectif de préparer les différents dossiers en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet, notamment en matière de sécurité.

Sur la base des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche permettra de préparer :

- Les dossiers de sécurité.
- Les dossiers pour les autres procédures administratives :
  - o Dossier de demande de prorogation de la DUP de 2013, étant précisé qu'il n'existe pas de modèle prédéfini relatif au dossier de prorogation. SNCF Réseau construira donc un dossier de demande de prorogation de la DUP actuelle en argumentant du maintien de l'utilité publique, notamment au regard des enjeux environnementaux. Il est également rappelé que le Conseil d'Etat est souverain et que le décret de prorogation relève du Premier Ministre
  - o Autorisations nécessaires à la réalisation de certaines activités sur le terrain (sondages, diagnostics archéologiques notamment)
  - o Autres procédures non identifiées à date.

## **ACTIVITE 5 : Concertation avec les parties prenantes**

Le projet s'étend sur près de 120 km et concerne trois départements et 70 communes.

La phase d'études d'avant-projet détaillé doit s'accompagner d'actions de concertation afin :

- de favoriser l'acceptation du projet par les parties prenantes ;
- d'identifier et de prendre en compte les sujets sensibles pour le territoire et ses habitants ;
- de mener la concertation sur la mise au point des mesures d'insertion et d'accompagnement ;
- de mieux répondre aux besoins du territoire en s'appuyant sur la connaissance des habitants et des acteurs locaux.

De plus, à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée début 2012, la commission d'enquête a assorti son avis favorable de trois réserves, dont une impose la mise en place de commissions territoriales de concertation et de suivi par grandes unités territoriales traversées par le projet.

La mise en place des commissions territoriales de concertation imposées par la commission d'enquête publique sera réalisée sous l'égide de l'Etat.

Elles comprendront des représentants :

- Des élus et des techniciens des collectivités concernés,
- De la profession agricole et des entreprises,
- Des associations de riverains et de protection de l'environnement,
- Des services de l'Etat,
- De SNCF Réseau.

Les activités suivantes seront menées :

- Définition d'une stratégie globale de concertation,
- Déclinaison de cette stratégie sous forme d'un plan d'actions par commissions territoriales,
- Mise en œuvre du plan d'actions.

Parmi les actions envisagées, figurent principalement :

- Planification, organisation et participation aux réunions et aux séances de travail avec les commissions de concertation qui seront mises en place,
- Accompagnement de SNCF Réseau dans les phases de concertation avec la réalisation de différents supports (documents de cadrage pour la suite de la mise au point du projet, sur la base comportant à la fois des mesures génériques et des mesures territorialisées, correspondant à des aménagements locaux pour l'insertion du projet),
- Participation à la restitution des réunions de concertation aux équipes projets.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives suivantes :

- Procédures nécessaires pour les acquisitions de données ;
- Procédures pour autoriser la réalisation des ouvrages de reconnaissance.

### **ACTIVITE 6 (hors financement UE) : Etudes des ouvrages de reconnaissance des tunnels de grande longueur**

Le projet nécessite de construire deux tunnels sous les massifs de Chartreuse et Belledonne ayant une longueur respective de 25 et 20 km.

Les études d'avant-projet sommaire (APS) ont mis en évidence :

- La nécessité d'une attaque intermédiaire pour le creusement du fait de leur grande longueur.
- L'existence de zones géologiques complexes qu'il convient de reconnaître préalablement à la réalisation du creusement des tunnels afin de préciser les modalités de percement.

Il faut donc réaliser des tunnels de reconnaissance, avant de construire les tunnels eux-mêmes, afin de connaître les couches géologiques traversées par les futurs tunnels, et d'expérimenter leur comportement à l'excavation, en améliorant la fiabilité de la prévision des délais et des coûts de construction et, donc, en réduisant les risques géologiques et logistiques au moment des travaux.

Ainsi, dans le cadre de la phase avant-projet détaillé (APD) il est nécessaire de réaliser les ouvrages suivants :

- Pour le tunnel de Chartreuse :
  - o Une descenderie à St Thibaud de Couz d'une longueur d'environ 740 m.
  - o Une galerie de reconnaissance depuis le pied de la descenderie d'environ 1 750 m.
- Pour le tunnel de Belledonne, à Détrier :
  - o Une descenderie d'environ 600 m.
  - o Une galerie de reconnaissance d'environ 6 000 m.

L'activité 6 vise à produire les études de ces ouvrages de reconnaissance et à préparer les procédures administratives et environnementales nécessaires à leur réalisation.

La présente convention intègre d'emblée :

- **Etudes techniques et environnementales niveau Avant-Projet**

Cette tâche vise à réaliser les études techniques des ouvrages de reconnaissances au niveau Avant-Projet.

Cette tâche couvre les études :

- liées au dimensionnement et aux modalités de réalisation des ouvrages de reconnaissance ;
- de déviation des réseaux présents dans les zones concernées ;
- de gestion et de valorisation des matériaux issus du creusement ;
- de l'ensemble des ouvrages techniques et d'équipements des ouvrages ;
- environnementales liées à l'impact de ces ouvrages et aux mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.

Et en option, selon les modalités décrites dans les Conditions Particulières :

- **Etudes techniques et environnementales niveau Projet**

Cette tâche vise à réaliser les études techniques des ouvrages de reconnaissances au niveau Projet. afin de permettre d'engager rapidement leur construction par la suite.

Cette tâche couvre les études :

- liées au dimensionnement et aux modalités de réalisation des ouvrages de reconnaissance ;
- de déviation des réseaux présents dans les zones concernées ;
- de gestion et de valorisation des matériaux issus du creusement ;
- de l'ensemble des ouvrages techniques et d'équipements des ouvrages ;
- environnementales liées à l'impact de ces ouvrages et aux mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.

- **Procédures administratives**

Cette tâche a pour objet de préparer et de mener l'ensemble des procédures administratives, environnementales et foncières nécessaires à la réalisation des ouvrages de reconnaissance.

Réalisée à partir des résultats des études précédemment citées, cette tâche comprend :

- L'élaboration du dossier d'autorisation environnementale unique ;
- L'élaboration des dossiers nécessaires à la maîtrise du foncier ;
- L'élaboration des dossiers pour les déviations de réseaux ;
- La réalisation des différentes procédures.



# Convention de financement

## Annexe 6

« Engagement individuel de confidentialité (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)

# Convention de financement

## Annexe 2

### « Coûts »

## HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

- **Indemnisations foncières relevant d'estimations faites par un organisme tiers :**

Sans objet

- **Travaux préalables de concessionnaires (déviations des réseaux...)**

Les études relatives aux déviations de réseaux seront réalisées par les différents concessionnaires (RTE, TOTAL, SPMR, GRT GAZ...).

Les coûts de ces études de dévoiements de ces réseaux ont été estimés à dire d'expert.

- **Conditions de réalisation des travaux**

Sans objet, à l'exception des prestations d'acquisitions de données à réaliser sur ou à proximité du réseau ferré exploité (études des raccordements). Les conditions de réalisation de ces activités seront, une fois leur programme précisément établi, définies en concertation avec les services SNCF Réseau concernés.

- **Provisions pour risques**

Les coûts présentés ci-après intègrent une provision pour risques d'environ 9,3M€, ventilée dans les différents postes de dépenses, soit 6,4% du montant hors provision.

Cette provision se décompose en :

- Provision pour risques identifiés (PRI) : 6 430 000 €, montant établi sur la base d'une première ébauche de l'analyse des risques de la phase à lancer,
- Provision pour risques non identifiés (PRNI) : 2 916 400 €, fixée à 2% du montant hors provision.

La démarche d'analyse de risques se poursuivra au cours de la réalisation des études, ce qui permettra d'affiner au fil de l'eau la prévision d'accostage.

- **Indices d'actualisation des prix**

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses suivantes de l'évolution de l'indice des travaux publics (TP01) et celui de l'ingénierie (ING) :

- d'un taux d'indexation du TP01, de 2,8% en 2024, de 2,5% en 2025 et au-delà ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2,5% en 2024, de 2,3% en 2025, 2,2% en 2026 et au-delà.

Ces éléments sont repris dans le tableau qui suit

- **Autres**

Certaines activités d'acquisition de données (sondages géotechniques principalement) et la mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive peuvent nécessiter l'obtention d'autorisations administratives préalables selon la sensibilité environnementale des secteurs concernés. Le cas échéant, et en cas d'incompatibilité de planning, certains éléments pourraient être reportés à une phase ultérieure.

Le lancement de la phase diagnostics de la procédure d'archéologie préventive nécessite par ailleurs l'émission préalable d'arrêtés préfectoraux de prescription.

#### Eléments financiers :

Le Coût Estimatif est évalué à 155 165 030 € HT aux conditions économiques de 01/2024 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de ...	PHASE AVP
<b>WP1 – MOA, AMO et Communication</b>	<b>10 689 975</b>
<i>dont MOA</i>	6 668 273
<i>dont AMO</i>	3 641 118
<i>dont Communication</i>	380 584
<b>WP2 - Acquisition de données</b>	<b>30 916 874</b>
<i>dont Géotechnique</i>	26 483 912
<i>dont Topographie</i>	1 843 504
<i>dont Environnement</i>	2 396 318
<i>dont Sources et captages d'eau</i>	95 864
<i>dont Réseaux</i>	97 276
<b>WP3 – Etudes ligne nouvelle</b>	<b>100 378 184</b>
<i>dont Raccordements et intégration RFN</i>	14 147 335
<i>dont Ligne nouvelle</i>	55 771 328
<i>dont Environnement</i>	21 232 574
<i>dont Socio-économie</i>	746 517
<i>dont Déviation de réseaux</i>	4 706 788
<i>dont Sécurité et sûreté</i>	3 773 642
<b>WP4 – Procédures administratives</b>	<b>4 643 058</b>
<i>dont Environnement</i>	1 882 715
<i>dont Foncier</i>	375 311
<i>dont Archéologie</i>	1 908 053
<i>dont Autorisation mise en service</i>	476 978
<b>WP5 – Concertation</b>	<b>1 043 165</b>
<b>WP6 (hors UE) - Ouvrages de reconnaissance</b>	<b>7 493 775</b>
<b>TOTAL</b>	<b>155 165 030</b>
Date prévisionnelle de fin de réalisation	31/12/2027
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 pour les acquisitions de données ING pour les autres prestations
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	TP01 : 129,6 (01/2024) ING : 132,3 (01/2024)



# Convention de financement

## Annexe 3

### « Délais prévisionnels »

**Eléments de calendrier :**

La durée prévisionnelle des études prévues dans le cadre de cette convention de financement est estimée à 36 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, hors option. Le calendrier prévisionnel ci-dessous présente les durées par actions. Le calendrier prévisionnel de réalisation des prestations prévues en option, sera confirmé le cas échéant au moment de la levée de l'option.

La planification présentée ci-dessous pour cette option est une planification au plus tôt, permettant un enchaînement rapide avec les études avant-projet.

	2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Activité 1</b>												
<b>Management de projet et communication</b>												
<i>Pilotage général et gestion du projet</i>												
<i>Suivi et reporting du grant agreement</i>												
<i>Communication</i>												
<b>Activité 2</b>												
<b>Acquisitions de données</b>												
<i>Sondages géotechniques y compris procédures</i>												
<i>Relevés topographiques</i>												
<i>Inventaires écologiques et environnementaux</i>												
<i>Recensement et suivi des sources et captages</i>												
<i>Recensement des réseaux et ouvrages d'utilité publique existants</i>												
<b>Activité 3</b>												
<b>Etudes de la ligne nouvelle</b>												
<i>Etudes des raccordements au réseau existant</i>												
<i>Etudes de la ligne nouvelle en site propre</i>												
<i>Etudes environnementales</i>												
<i>Etudes socio-économiques</i>												
<i>Etudes de rétablissement des réseaux d'utilité publique</i>												
<i>Définition des mesures de sûreté et de sécurité</i>												
<b>Activité 4</b>												
<b>Procédures administratives et environnementales</b>												
<i>Préparation de la procédure environnementale unique</i>												
<i>Préparation des enquêtes parcellaires</i>												
<i>Archéologie préventive</i>												
<i>Préparation des autres autorisations liées à la ligne nouvelle</i>												
<i>Dossier prorogation DUP</i>												
<b>Activité 5</b>												
<b>Concertation</b>												
<i>Mise en place et travail en commissions territoriales de concertation</i>												
<b>Activité 6 (hors financement UE)</b>												
<b>Etude des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse et Belledonne</b>												
<i>Etudes techniques et environnementales niveau AVP</i>												
<i>En option (sous réserve de disponibilité budgétaire) :</i>												
<i>Etudes techniques et environnementales niveau PRO</i>												
<i>Préparation des dossiers réglementaires</i>												

## Hypothèses structurantes prises en compte dans le planning

Ce calendrier prévisionnel est bâti sur les hypothèses suivantes :

- **Financements**

Le Grant-Agreement et la présente convention de financement devront être signés au plus tard en novembre 2024 afin d'en préserver les conditions calendaires et financières ;

- **Concertation**

Au regard de la période de mise en suspens des études sur les Accès Français du Lyon-Turin une attention particulière sera portée à la concertation avec les acteurs territoriaux. Un dispositif d'information et de participation sera mis en place, en conformité notamment avec la réserve formulée par la Commission d'Enquête concernant la mise en place de commissions de concertation. La présente convention provisionne un budget pour la concertation de 2025 à 2028. Pour autant, ce dispositif devra perdurer au-delà de cette période.

- **Procédures administratives**

Le calendrier prévisionnel est construit sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires (occupations temporaires, environnementales, arrêtés DRAC...) pour réaliser les acquisitions de données.

Ces procédures seront demandées par SNCF Réseau ou ses sous-traitants.

- **Etudes**

Les études de rétablissement des réseaux d'utilité publique sont conduites par les gestionnaires de réseaux concernés (RTE, APRR...). Le calendrier prévisionnel est construit sous réserve de la disponibilité de ces gestionnaires de réseaux pour réaliser les études nécessaires.

La procédure de dévolution du marché principal de maîtrise d'œuvre pour l'étude de la ligne nouvelle est une procédure longue. Si cette procédure de dévolution s'avérait infructueuse, cela remettrait en cause le planning prévisionnel.

- **Autres**

Certaines prestations devant démarrer dès le mois de janvier 2025, il est nécessaire d'anticiper, en dehors du périmètre de la présente convention, certaines tâches préparatoires dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2024 (rédaction du programme d'opération, structuration et mise en place de l'équipe Projet, élaboration de la stratégie d'achat et lancement des premiers appels d'offres). La durée prévisionnelle de la phase d'études à lancer est néanmoins ambitieuse. Les processus de mise en concurrence, la mise en place effective des équipes de pilotage du projet, la disponibilité des ressources tant internes qu'externes pourront impacter le planning prévisionnel.

## Convention de financement

### Annexe 4

#### « Calendrier prévisionnel des appels de fonds »

## Calendrier prévisionnel des appels de fonds

	T1 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027	solde 2028
Etat	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	0,00%	15,00%	5,00%
Région	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	0,00%	15,00%	5,00%
Savoie	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Rhône	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
SMMAG	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd anney	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd Chambéry	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%
Grd Lac	33,00%	33,00%	0,00%	0,00%	0,00%	34,00%	0,00%

M€	Participation	T1 2025	T1 2026	T2 2026	T3 2026	T4 2026	T1 2027	solde 2028
Etat	59 100 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	11 820 000,00	-	8 865 000,00	2 955 000,00
Région	33 000 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	6 600 000,00	-	4 950 000,00	1 650 000,00
Savoie	3 000 000,00	990 000,00	990 000,00	-	-	-	1 020 000,00	-
Rhône	1 500 000,00	495 000,00	495 000,00	-	-	-	510 000,00	-
SMMAG	1 000 000,00	330 000,00	330 000,00	-	-	-	340 000,00	-
Grd anney	1 000 000,00	330 000,00	330 000,00	-	-	-	340 000,00	-
Grd Chambéry	450 000,00	148 500,00	148 500,00	-	-	-	153 000,00	-
Grd Lac	300 000,00	99 000,00	99 000,00	-	-	-	102 000,00	-
	<b>99 350 000,00</b>	<b>20 812 500,00</b>	<b>20 812 500,00</b>	<b>18 420 000,00</b>	<b>18 420 000,00</b>	-	<b>16 280 000,00</b>	<b>4 605 000,00</b>
	<b>99 350 000,00</b>	<b>20 812 500,00</b>	<b>20 812 500,00</b>	<b>18 420 000,00</b>	<b>18 420 000,00</b>	-	<b>16 280 000,00</b>	<b>4 605 000,00</b>

## ➤ 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 ville :  
 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.

	<b>N° SIRET</b>	<b>N° TVA intracommunautaire</b>
<b>SNCF Réseau</b>	<b>412 280 737 20375</b>	<b>FR 73 412 280 737</b>

## Exemple de principe

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

<b>État récapitulatif des dépenses</b>	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

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

***Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.***

# Convention de financement

## Annexe 5

### « Contenu des études »



## **ACTIVITE 1 : Management de projet et Communication**

Cette activité vise à coordonner le pilotage et la mise en œuvre du programme et à fournir le suivi et le reporting de l'avancement du projet aux parties prenantes (Financeurs, dont CINEA (Climate Infrastructure and Environment Executive Agency), SNCF Réseau...), ainsi qu'à communiquer plus globalement sur le projet.

Cette activité comprend 3 tâches principales :

- **Management de Projet**

Cette tâche couvre l'ensemble des missions nécessaires pour assurer une mise en œuvre fluide et robuste du projet :

- Suivi du projet et coordination des activités de mise en œuvre du projet dans les délais et dans le respect du budget prévisionnel (gestion continue de la qualité) : Le projet est suivi et coordonné par les instances internes de SNCF Réseau, en sa qualité de maître d'ouvrage, qui réunissent régulièrement les équipes impliquées dans le projet et est présidé par le Directeur de projet.
- Mise en place de réunions d'interface techniques régulières avec TELT, permettant notamment de tenir compte du Retour d'EXpérience des procédures, études et travaux de la section transfrontalière
- Reporting semestriel, et autant que de besoin aux membres du Comité Technique (COTECH) mentionné à l'article 4.1 des Conditions Particulières de la présente convention,
- Reporting annuel aux partenaires financiers réunis au sein du Comité de Pilotage (COFIL), mentionné à l'article 4.2 des Conditions Particulières de la présente convention.
- Examen régulier des risques (gestion continue des risques).
- Revue financière régulière (gestion financière continue).

La supervision technique, et l'ordonnancement des études et prestations sur le terrain est réalisée par un prestataire externe (AMO), sous la supervision de l'équipe projet.

- **Suivi et reporting Grant Agreement**

Cette tâche vise à se conformer aux règles relatives au financement de l'Union Européenne (UE) en fournissant les rapports techniques et financiers ainsi que les audits financiers sur le projet à la CINEA:

- Echanges réguliers avec le conseiller de projet CINEA.
- Reporting technique et financier à la CINEA, conformément à la convention de subvention du MIE.
- Audit financier : audits des dépenses conformément à la convention de subvention du MIE.

Le projet s'étendant sur 36 mois, une seule période de rapport est prévue, couvrant l'ensemble de la mise en œuvre du projet.

Un seul rapport périodique sera fourni deux mois après la fin du projet (date de réception du dernier livrable associé à un jalon).

De plus, des rapports d'avancement technique seront soumis tous les 12 mois :

- À M14, couvrant la période M01 (prévu en janvier 2025) à M12.
- À M26, couvrant la période M13 à M24.

Ces rapports seront basés sur les examens de projet et les mises à jour sur les progrès présentés au comité de pilotage.

Enfin, le système de gestion en ligne des projets financés par l'UE (SygMA) sera rempli en permanence et les livrables associés au jalon (DEL) seront téléchargés au fur et à mesure qu'ils seront complétés, conformément à l'article 21 de la convention de subvention conclue avec CINEA.

Pour garantir la qualité, une expertise externe expérimentée a été ajoutée à l'équipe de gestion du projet en tant que conseiller sur les rapports sur les subventions de l'UE.

Les audits financiers seront effectués par des auditeurs externes indépendants.

- **Communication**

Cette tâche vise à mener à bien toutes les activités de communication et de diffusion sur le projet, en particulier concernant le soutien des partenaires financiers (UE, Etat et collectivités).

Ses objectifs sont les suivants :

- Présenter le projet et apporter des informations sur son avancement aux groupes cibles (élus, acteurs économiques, associations, riverains, grand public...).
- Donner de la visibilité aux financements des partenaires du projet.
- Diffuser les résultats du projet lors d'événements nationaux et européens pertinents.

Au préalable, un plan de communication sera élaboré par un prestataire spécialisé et proposé aux membres du COTECH pour validation.

## **ACTIVITE 2 : Acquisition de données**

Cette activité vise à acquérir les données d'entrée nécessaires à la réalisation des études techniques et environnementales, et à la préparation des procédures administratives.

Cette activité comprend 5 tâches principales :

- **Sondages géotechniques**

La qualité des sols conditionne les choix techniques de conception d'une ligne ferroviaire mixte fret et voyageurs. Afin d'être performante pour le fret, la ligne doit avoir une pente inférieure à 1,25 % ce qui constitue une contrainte forte et nécessite la réalisation de nombreux ouvrages souterrains pour franchir les reliefs.

La réalisation de la plateforme ferroviaire nécessite de nombreux terrassements et mouvements de terrain qu'il convient d'optimiser pour limiter les impacts sur les territoires concernés par le projet.

Dans le cadre des études d'avant-projet sommaire (APS) correspondant au stade actuel de définition du projet technique SNCF Réseau a conduit des investigations techniques et hydrologiques afin de fiabiliser le projet. Cette phase d'étude a également permis de définir le programme d'études géotechniques complémentaires nécessaire dans la phase d'étude de projet détaillé qui fait l'objet de la présente convention.

Ce programme d'études géotechniques va notamment permettre :

- De dimensionner les dispositifs de fondation des ouvrages d'art ;
- De préciser les conditions de réalisation des trois tunnels entre Grenay et Avressieux (les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon font l'objet de l'activité 4) ;
- De définir les conditions de réalisation de la plateforme ferroviaire, les modalités de réalisation des talus ou tranchées, de définir les éventuels besoins de purge des matériaux dans zones compressibles... ;
- D'optimiser la stratégie des gestions des matériaux (équilibre des déblais/remblais), en précisant notamment les conditions de réemploi, et les besoins en approvisionnement extérieur.

Le programme d'études géotechniques comprend :

- Des essais in-situ de type : sondages carotté, pressiomètre, pénétromètre, sondages à la tarière, Benetto, sondages à la pelle mécanique...
- Des essais de laboratoire sur les prélèvements réalisés lors des essais in-situ afin de caractériser les matériaux : triaxial, oedomètre, essais de fluage, essais de gonflement, proctor, études de traitement...

- **Relevés topographiques**

Afin d'étudier le tracé détaillé du projet et des ouvrages annexes ainsi que leur insertion dans le territoire, il est nécessaire de réaliser un relevé topographique sur tout le linéaire du projet. Ces données sont également utiles pour évaluer le mouvement de terrain, et déterminer l'implantation des mesures compensatoires, des aménagements paysagers, élaborer les documents de concertation ...

Les données seront acquises par un vol en hélicoptère et seront ensuite traitées et assemblées.

Le cas échéant, des levés terrestres complémentaires pourront être réalisés dans les zones d'implantation des ouvrages.

Cette prestation permettra de réaliser :

- Un nuage de points dense,
- Un modèle numérique de terrain
- Une orthophotographie de l'ensemble du périmètre
- Un plan topographique norme Epure en 3 dimensions.

- **Inventaires écologiques et environnementaux**

Sur la base du projet étudié au niveau « avant-projet sommaire » (APS), une étude d'impact a été réalisée en 2010/2011. Elle faisait partie du dossier soumis à la consultation du public qui a conduit à la déclaration d'utilité publique du projet en 2013.

Les inventaires écologiques réalisés pour le projet datent pour la plupart de plus de 10 ans ; pour les dernières procédures administratives encore à venir (autorisations environnementales), il est nécessaire de mettre à jour les connaissances en matière de biodiversité, en tenant compte des nouvelles données disponibles sur les territoires et en réalisant de nouvelles investigations sur un cycle biologique complet pour les différents groupes : flore et habitats, invertébrés, amphibiens et reptiles, mammifères, oiseaux, faune aquatique ainsi que pour les zones humides.

Des données de moins de 3 ans sont exigées dans les dossiers à présenter dans le cadre de ces procédures.

Pour répondre aux exigences des autorisations environnementales à obtenir, l'étude d'impact nécessite une profonde remise à jour pour tenir compte :

- Des fortes évolutions de la réglementation environnementale concernant particulièrement le périmètre même de l'évaluation environnementale et l'examen renforcé de sujets existants (biodiversité, eau, air notamment) ou nouveaux (climat – atténuation et adaptation, artificialisation des sols, etc.)
- De l'évolution de la réglementation locale (PPRI, PPRT, SDAGE, SAGE, zones de protections de captages, PLU, ...)
- De l'évolution des territoires concernés : occupation des sols, aménagements et constructions, populations, projets, biodiversité, foncier, etc.
- Des évolutions du projet, techniques et fonctionnelles : conception détaillée, trafic, etc.

Pour mettre à jour l'étude d'impact, il convient au préalable d'actualiser les données antérieures sur l'évaluation des impacts potentiels du projet. Cette tâche consiste donc notamment à réaliser :

- Un inventaire faune-flore sur 4 saisons,
- Un inventaire des zones Natura 2000,
- Un inventaire des corridors écologiques,
- Un recensement des risques naturels (notamment PPR) et technologiques,

Le périmètre de ces acquisitions est le suivant :

- Bande de 500 mètres correspondant, en général, au fuseau de la déclaration d'utilité publique
- Secteurs impactés par des ouvrages associés type rétablissement de voirie hors fuseau de la déclaration d'utilité publique, ou zones d'installations de chantier éventuelles
- Les sites de dépôts provisoires ou définitifs pour la gestion des matériaux excédentaires ou réutilisables sur le chantier.

- **Recensement et suivi des sources et captages d'eau**

La ressource en eau est un sujet important tant pour l'alimentation en eau potable que pour les usages agricoles ou de loisirs.

Or le projet passe à proximité de plusieurs captages destinés à l'alimentation en eau des habitants. De plus, de nombreuses sources ont déjà été identifiées lors de la réalisation des études d'avant-projet sommaire.

Les impacts sur la ressource en eau, que pourrait avoir le projet notamment du fait du nombre de tunnels, est un sujet sensible qui génère de fortes inquiétudes sur les territoires concernés.

SNCF Réseau souhaite intégrer cette problématique dans les études détaillées et anticiper les éventuels impacts. L'objectif est d'éviter d'impacter les sources et captage lorsque cela est possible ou de rechercher des solutions alternatives d'alimentation.

Pour cela il est nécessaire de réaliser un recensement le plus exhaustif possible des captages et des sources, et d'en assurer un suivi. Ce suivi permettra d'identifier les éventuels impacts de la phase travaux et de trouver les solutions pour y remédier.

- **Recensement des réseaux et ouvrages d'utilité publique existants**

Le projet intercepte ponctuellement de nombreux réseaux dont la plupart font l'objet de servitudes d'utilités publiques. Ces réseaux sont notamment : des lignes aériennes à haute et très haute tension, des canalisations enterrées de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, des réseaux de communication, le réseau routier et autoroutier.

Le rétablissement des différents réseaux interceptés peut nécessiter des procédures, aussi il convient d'engager les études le plus en amont possible avec les gestionnaires concernés.

L'objectif de cette tâche est d'actualiser le recensement des réseaux réalisé en 2009/2010 lors des études d'avant-projet sommaire.

### **ACTIVITE 3 : Etudes de la ligne nouvelle**

Cette activité vise à produire les études de niveau Avant-Projet Détaillé concernant :

- les 5 zones de raccordement de la ligne nouvelle au réseau existant et de préciser les modalités de leur réalisation et les impacts sur les circulations ferroviaires ;
- la ligne nouvelle, exceptés les grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon, ;
- les impacts du projet et la définition des mesures pour les éviter, les réduire et les compenser ;
- les études socio-économiques du projet ;
- la définition des conditions de dévoiement et de rétablissements des grands réseaux publics impactés par le projet ;
- la définition des mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre.

Ces différents volets constituent les 6 tâches principales de cette activité.

- **Etudes des impacts de la ligne nouvelle sur le réseau existant**

Il s'agit de réaliser des études, au niveau « avant-projet détaillé » sur les raccordements ferroviaires de la ligne nouvelle au réseau existant :

- La ligne à grande vitesse Paris-Marseille au sud de la gare de Lyon-Saint-Exupéry ;
- La ligne Lyon-Grenoble/Chambéry au niveau de Saint-André-le-Gaz ;
- La ligne Grenoble-Chambéry en Combe de Savoie ;
- Au réseau en gare de Saint-Jean-de-Maurienne

Il s'agit également de réaliser les études nécessaires au doublement du raccordement entre les lignes existantes du Grésivaudan et de la Maurienne, à Montmélian, qui peut permettre un report de certaines circulations pendant la phase travaux de la section Laissaud-St Jean de Maurienne, ainsi qu'un itinéraire de délestage en cas de contrainte d'exploitation ultérieure sur cette section.

Ces études ont notamment vocation à définir :

- comment connecter les lignes nouvelles au réseau existant (ajout d'aiguillages, adaptation de la signalisation et des réseaux de télécommunication ferroviaire, continuité de l'alimentation électrique – caténaires, câbles, etc.)
- comment adapter le système de gestion centralisée du réseau ferré
- les conditions de réalisation de ces raccordements sur des lignes circulées.
- Les impacts sur les circulations ferroviaires et les optimisations proposées pour les réduire.

- **Etudes de création de la ligne nouvelle en site propre**

Il s'agit d'étudier, au niveau avant-projet détaillé, comment créer la ligne nouvelle (hors grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon) : définir le tracé, fondations, terrassements, ouvrages d'arts, assainissements, équipements ferroviaires..., et les conditions de réalisation.

Ces études porteront notamment sur :

- L'étude de tracé.
- Le dimensionnement de la plateforme ferroviaire et de son assainissement.
- les ouvrages d'art et de leur fondation dont 4 viaducs de plus de 300 mètres.
- Les 3 tunnels de Bourgoin-Ruy, Sainte-Blandine et La Bâtie-Montgascon.
- Les mouvements de terrain, ainsi que la définition des zones de dépôts (provisoires ou définitifs),
- Les rétablissements des voiries interceptées dont 4 franchissements autoroutiers.
- les équipements et systèmes ferroviaires et non ferroviaires : voies, alimentation électrique et sous-stations, signalisation et poste, caténares, télécommunications...
- les zones d'installations de chantier,
- L'analyse des méthodes et délais de réalisation des travaux, l'évaluation des coûts d'investissement.
- Une analyse des risques techniques et financiers.

A noter que la section à l'air libre entre les tunnels de Belledonne et Glandon est incluse dans le périmètre de ces études, de même que le raccordement à la section transfrontalière à St Jean de Maurienne (voir § précédent).

- **Etudes environnementales**

Il s'agit d'analyser les effets du projet sur l'environnement et de définir les mesures envisagées pour les éviter, les supprimer ou au moins les réduire, et compenser les impacts résiduels.

L'étude d'impact qui a servi de support à la déclaration d'utilité publique en 2013 a été réalisée en 2011.

Pour répondre aux exigences des autorisations environnementales à obtenir, elle nécessite une profonde remise à jour pour tenir compte :

- Des fortes évolutions de la réglementation environnementale concernant particulièrement le périmètre même de l'évaluation environnementale et l'examen renforcé de sujets existants (biodiversité, eau, air, bilan carbone notamment) ou nouveaux (résilience climatique – atténuation et adaptation, artificialisation des sols, etc.)
- De l'évolution de la réglementation locale (PPRI, PPRT, SDAGE, SAGE, zones de protections de captages, PLU, ...)
- De l'évolution des territoires concernés : occupation des sols, aménagements et constructions, populations, projets, biodiversité, foncier, etc.
- Des évolutions du projet, techniques et fonctionnelles : conception détaillée, trafic, etc.

Cela comprend notamment les tâches suivantes :

- L'évaluation des impacts du projet sur les milieux physiques, naturels et humains notamment en s'appuyant sur les données acquises par le WP2.
- La réalisation de toutes les études hydrauliques, hydrogéologiques pour actualiser les études réalisées lors de la phase précédente (avant-projet sommaire).
- les études de définition des mesures à mettre en œuvre.
- les études d'insertion paysagère.
- les études acoustiques visant à définir les mesures de protection à mettre en place.

Les études intégreront également les réserves et recommandations émises par la commission d'enquête à l'issue de l'enquête publique réalisée en 2012 (cf. section 2-1-4).

- **Etude socio-économique**

Il s'agit de réaliser l'actualisation de l'évaluation socio-économique sur la base de nouvelles prévisions de trafic voyageurs et fret résultant d'une analyse et d'une projection de la demande de transport.

L'approbation de l'avant-projet détaillé par l'Etat nécessite une évaluation socio-économique. Or les prévisions figurant dans le dossier d'enquête publique ont été établies en 2011 et n'ont pas été mises à jour depuis cette date.

De plus, une synthèse de l'évaluation socio-économique doit figurer dans l'étude d'impact.

Cette tâche comprend notamment :

- L'analyse du périmètre, des études, et des données disponibles.
- L'analyse de la demande d'offre de transport en situation actuelle.
- La modélisation et la projection des trafics fret et voyageurs en situation de projet.
- L'analyse monétarisée.

Sur la base des bilans par acteurs, l'étude permettra de disposer du bilan pour la collectivité, ainsi que les indicateurs de performance socio-économique de chaque différentiel entre options de projet et de référence, et en particulier :

- La valeur actuelle nette socio-économique (VAN-SE).
- La valeur actualisée nette par euro investi.
- La valeur actualisée nette par euro public dépensé.

- **Etudes sur le dévoiement et le rétablissement des réseaux d'utilité publique**

Il s'agit d'étudier comment dévier les réseaux et ouvrages publics impactés par le projet, en concertation avec les gestionnaires de ces ouvrages, les communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) concernés.

Le projet de ligne nouvelle et ses aménagement connexes interceptent ponctuellement de nombreux réseaux dont la plupart font l'objet de servitudes d'utilité publique. Ces réseaux sont notamment : des lignes aériennes à Haute et Très Haute Tension, des canalisations enterrées de transport de gaz, d'hydrocarbures (à Satolas et Bonce) et de produits chimiques (à Saint Laurent de Mure), des réseaux de télécommunications...

La construction de la ligne ferroviaire nécessitera de déplacer certains réseaux et d'en protéger d'autres. Tous les réseaux croisés par la ligne nouvelle doivent être rétablis.

Cette tâche vise à étudier les conditions de déplacement, rétablissement ou protection de ces réseaux afin de les intégrer dans le planning du projet global.

Ces réseaux d'utilité publique sont gérés par des gestionnaires qui doivent mener eux-mêmes plusieurs étapes d'études, puis le cas échéant réaliser des procédures administratives spécifiques (demandes d'autorisations, etc.), avant de pouvoir lancer leurs propres travaux.

Cela comprend notamment :

- Les études de rétablissement ou de protection des réseaux par les gestionnaires concernés.
- Le recueil des prescriptions à prendre en compte pour la construction de la réalisation de ligne nouvelle et des aménagements connexes à proximité des réseaux.

Toutes les études de cette tâche seront menées par les gestionnaires de réseaux, qui ont un monopole sur ces infrastructures.

La coopération entre les gestionnaires de réseau et SNCF Réseau sera formalisée par le biais de conventions d'études qui seront signées au démarrage du projet.

Les gestionnaires de réseaux feront appel eux-mêmes à des prestataires de service sur certains points, en respectant la réglementation applicable (réglementation de la commande publique pour les concessions).

A la fin de la tâche, les études préliminaires de déviation des grands réseaux d'utilité publique existants sont terminées, et la phase suivante du Projet global peut commencer : les résultats de ces études seront intégrés dans les études détaillées (APD), dernière étape de conception avant les plans de construction, puis les autorisations administratives spécifiques pourront être demandées avant de commencer les travaux de déviation de réseaux.

- **Définition des mesures de sécurité et de sûreté**

Cette tâche vise à définir les mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre en concertation avec les autorités compétentes.

Elle comprend les activités suivantes :

- La réalisation des études de sécurité et de sûreté des parties à l'air libre et en souterrain hors grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon afin de définir les mesures et équipements à mettre en œuvre.
- La concertation avec les autorités compétentes.

A la fin de cette tâche, les études de sécurité et de sûreté de la ligne nouvelle sont terminées, et la phase suivante du Projet global peut commencer : les résultats de ces études seront intégrés dans les études finales préalables au lancement des travaux.

#### **ACTIVITE 4 : Procédures administratives et environnementales**

Cette activité vise à préparer les procédures administratives et environnementales à réaliser pour obtenir les autorisations nécessaires à la poursuite du projet.

- **Préparation de la procédure d'autorisation environnementale unique**

A partir des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche a pour objet de préparer le dossier de demande d'autorisation environnementale unique, en concertation avec les services de l'Etat français qui seront en charge de l'examiner.

- **Préparation des enquêtes parcellaires**

La réalisation du projet nécessite de disposer des terrains nécessaires. Les acquisitions foncières peuvent se faire à l'amiable mais il peut parfois être également nécessaire de recourir à l'expropriation. La réalisation des enquêtes parcellaires est une des conditions d'obtention des arrêtés d'expropriation.

Sur la base des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche comprend :

- L'identification des parcelles concernées par le projet (y compris les mesures compensatoires, et les zones de dépôts d'ores et déjà identifiées).
- La réalisation des dossiers d'enquêtes parcellaires.

- **Archéologie préventive**

Cette tâche a pour objet la réalisation des diagnostics archéologiques, qui seront prescrits par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service de l'Etat français en charge des questions culturelles et patrimoniales).

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application du Code du patrimoine français. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

En conséquence, sur la base d'un dossier présenté par SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage de la nouvelle infrastructure, des diagnostics vont être prescrits par les Services Régionaux d'Archéologie d'Auvergne-Rhône-Alpes (les services de l'Etat en charge de cette question).

Sur la base de ces prescriptions, les diagnostics archéologiques seront réalisés dans l'emprise des travaux du projet de lignes nouvelles et des installations connexes (bases travaux, sites de dépôts et d'emprunts, installations ferroviaires diverses...), essentiellement par sondages mécaniques.

Les résultats de ces investigations feront l'objet d'un document final de synthèse, établi sous le contrôle scientifique des Services Régionaux de l'Archéologie d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Ces études seront menées par l'INRAP (Institut National pour la Recherche en Archéologie Préventive), qui a seul la compétence juridique exclusive pour intervenir sur de grands projets sur ce sujet.

La coopération entre l'INRAP et SNCF Réseau sera formalisée par le biais d'une convention-cadre (actant notamment les conditions d'accès aux terrains, la délimitation des emprises...).

- **Préparation des dossiers d'autorisation liés à la ligne nouvelle**

En complément des tâches précédentes, cette tâche a pour objectif de préparer les différents dossiers en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet, notamment en matière de sécurité.

Sur la base des études réalisées dans le cadre de l'activité 3, cette tâche permettra de préparer :

- Les dossiers de sécurité.
- Les dossiers pour les autres procédures administratives :
  - o Dossier de demande de prorogation de la DUP de 2013, étant précisé qu'il n'existe pas de modèle prédéfini relatif au dossier de prorogation. SNCF Réseau construira donc un dossier de demande de prorogation de la DUP actuelle en argumentant du maintien de l'utilité publique, notamment au regard des enjeux environnementaux. Il est également rappelé que le Conseil d'Etat est souverain et que le décret de prorogation relève du Premier Ministre
  - o Autorisations nécessaires à la réalisation de certaines activités sur le terrain (sondages, diagnostics archéologiques notamment)
  - o Autres procédures non identifiées à date.

## **ACTIVITE 5 : Concertation avec les parties prenantes**

Le projet s'étend sur près de 120 km et concerne trois départements et 70 communes.

La phase d'études d'avant-projet détaillé doit s'accompagner d'actions de concertation afin :

- de favoriser l'acceptation du projet par les parties prenantes ;
- d'identifier et de prendre en compte les sujets sensibles pour le territoire et ses habitants ;
- de mener la concertation sur la mise au point des mesures d'insertion et d'accompagnement ;
- de mieux répondre aux besoins du territoire en s'appuyant sur la connaissance des habitants et des acteurs locaux.

De plus, à l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée début 2012, la commission d'enquête a assorti son avis favorable de trois réserves, dont une impose la mise en place de commissions territoriales de concertation et de suivi par grandes unités territoriales traversées par le projet.

La mise en place des commissions territoriales de concertation imposées par la commission d'enquête publique sera réalisée sous l'égide de l'Etat.

Elles comprendront des représentants :

- Des élus et des techniciens des collectivités concernés,
- De la profession agricole et des entreprises,
- Des associations de riverains et de protection de l'environnement,
- Des services de l'Etat,
- De SNCF Réseau.

Les activités suivantes seront menées :

- Définition d'une stratégie globale de concertation,
- Déclinaison de cette stratégie sous forme d'un plan d'actions par commissions territoriales,
- Mise en œuvre du plan d'actions.

Parmi les actions envisagées, figurent principalement :



- Planification, organisation et participation aux réunions et aux séances de travail avec les commissions de concertation qui seront mises en place,
- Accompagnement de SNCF Réseau dans les phases de concertation avec la réalisation de différents supports (documents de cadrage pour la suite de la mise au point du projet, sur la base comportant à la fois des mesures génériques et des mesures territorialisées, correspondant à des aménagements locaux pour l'insertion du projet),
- Participation à la restitution des réunions de concertation aux équipes projets.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives suivantes :

- Procédures nécessaires pour les acquisitions de données ;
- Procédures pour autoriser la réalisation des ouvrages de reconnaissance.

### **ACTIVITE 6 (hors financement UE) : Etudes des ouvrages de reconnaissance des tunnels de grande longueur**

Le projet nécessite de construire deux tunnels sous les massifs de Chartreuse et Belledonne ayant une longueur respective de 25 et 20 km.

Les études d'avant-projet sommaire (APS) ont mis en évidence :

- La nécessité d'une attaque intermédiaire pour le creusement du fait de leur grande longueur.
- L'existence de zones géologiques complexes qu'il convient de reconnaître préalablement à la réalisation du creusement des tunnels afin de préciser les modalités de percement.

Il faut donc réaliser des tunnels de reconnaissance, avant de construire les tunnels eux-mêmes, afin de connaître les couches géologiques traversées par les futurs tunnels, et d'expérimenter leur comportement à l'excavation, en améliorant la fiabilité de la prévision des délais et des coûts de construction et, donc, en réduisant les risques géologiques et logistiques au moment des travaux.

Ainsi, dans le cadre de la phase avant-projet détaillé (APD) il est nécessaire de réaliser les ouvrages suivants :

- Pour le tunnel de Chartreuse :
  - o Une descenderie à St Thibaud de Couz d'une longueur d'environ 740 m.
  - o Une galerie de reconnaissance depuis le pied de la descenderie d'environ 1 750 m.
- Pour le tunnel de Belledonne, à Détrier :
  - o Une descenderie d'environ 600 m.
  - o Une galerie de reconnaissance d'environ 6 000 m.

L'activité 6 vise à produire les études de ces ouvrages de reconnaissance et à préparer les procédures administratives et environnementales nécessaires à leur réalisation.

La présente convention intègre d'emblée :

- **Etudes techniques et environnementales niveau Avant-Projet**

Cette tâche vise à réaliser les études techniques des ouvrages de reconnaissances au niveau Avant-Projet.

Cette tâche couvre les études :

- liées au dimensionnement et aux modalités de réalisation des ouvrages de reconnaissance ;
- de déviation des réseaux présents dans les zones concernées ;
- de gestion et de valorisation des matériaux issus du creusement ;
- de l'ensemble des ouvrages techniques et d'équipements des ouvrages ;
- environnementales liées à l'impact de ces ouvrages et aux mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.

Et en option, selon les modalités décrites dans les Conditions Particulières :

- **Etudes techniques et environnementales niveau Projet**

Cette tâche vise à réaliser les études techniques des ouvrages de reconnaissances au niveau Projet. afin de permettre d'engager rapidement leur construction par la suite.

Cette tâche couvre les études :

- liées au dimensionnement et aux modalités de réalisation des ouvrages de reconnaissance ;
- de déviation des réseaux présents dans les zones concernées ;
- de gestion et de valorisation des matériaux issus du creusement ;
- de l'ensemble des ouvrages techniques et d'équipements des ouvrages ;
- environnementales liées à l'impact de ces ouvrages et aux mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.

- **Procédures administratives**

Cette tâche a pour objet de préparer et de mener l'ensemble des procédures administratives, environnementales et foncières nécessaires à la réalisation des ouvrages de reconnaissance.

Réalisée à partir des résultats des études précédemment citées, cette tâche comprend :

- L'élaboration du dossier d'autorisation environnementale unique ;
- L'élaboration des dossiers nécessaires à la maîtrise du foncier ;
- L'élaboration des dossiers pour les déviations de réseaux ;
- La réalisation des différentes procédures.

# Convention de financement

## Annexe 6

« Engagement individuel de confidentialité (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)

## Accusé de réception préfecture

**Objet de l'acte :**

Délibération 8 :Etudes d'avant-projet détaillé des accès français au tunnel franco-italien du Lyon-Turin - Convention de financement entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Savoie, le Département du Rhône, les Agglomérations du Grand Anecy, Grand Chambéry et Grand Lac, le Syndicat mixte des mobilités de l'Aire grenobloise et SNCF Réseau -

---

**Date de transmission de l'acte :** 29/10/2024

**Date de réception de l'accusé de réception :** 29/10/2024

---

**Numéro de l'acte :** d5183 ( [voir l'acte associé](#) )

**Identifiant unique de l'acte :** 073-200068674-20241022-d5183-DE

---

**Date de décision :** 22/10/2024

**Acte transmis par :** ESTELLE COSTA DE BEAUREGARD ID

---

**Nature de l'acte :** Délibération

**Matière de l'acte :** 7. Finances locales  
7.4. Interventions économiques  
7.4.5. Autres