



# 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 Anecy**, représentée par la Présidente du Conseil Communautaire, Madame Frédérique LARDET, agissant en vertu de la délibération n° [•],

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

**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 Montmélián 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° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 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.</b>	<b>OBJET</b> .....	<b>9</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>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.</b>	<b>DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES</b> .....	<b>11</b>
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>MODALITES DE SUIVI DES ETUDES</b> .....	<b>11</b>
4.1	COMITE TECHNIQUE.....	11
4.2	COMITE DE PILOTAGE .....	12
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>FINANCEMENT DES ETUDES</b> .....	<b>12</b>
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	12
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	13
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>FINANCEMENT EUROPEEN</b> .....	<b>13</b>
6.1	REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN.....	14
6.2	GESTION DE LA SUBVENTION.....	14
6.3	FRAIS .....	14
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>APPELS DE FONDS</b> .....	<b>14</b>
7.1	MODALITES D’APPELS DE FONDS .....	14
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	15
7.3	IDENTIFICATION .....	17
7.4	DELAIS DE CADUCITE .....	17
<b>ARTICLE 8.</b>	<b>GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>18</b>
<b>ARTICLE 9.</b>	<b>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.

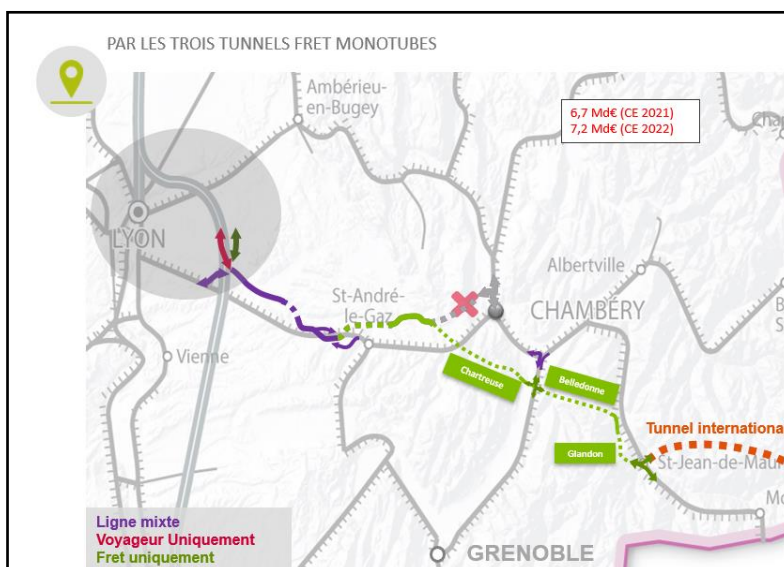
La nouvelle ligne ferroviaire constitue un élément majeur du système de transport local, national et européen, garantissant des améliorations significatives des temps de transit des services ferroviaires de passagers et de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, améliorant l'accessibilité 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 Montmélian 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

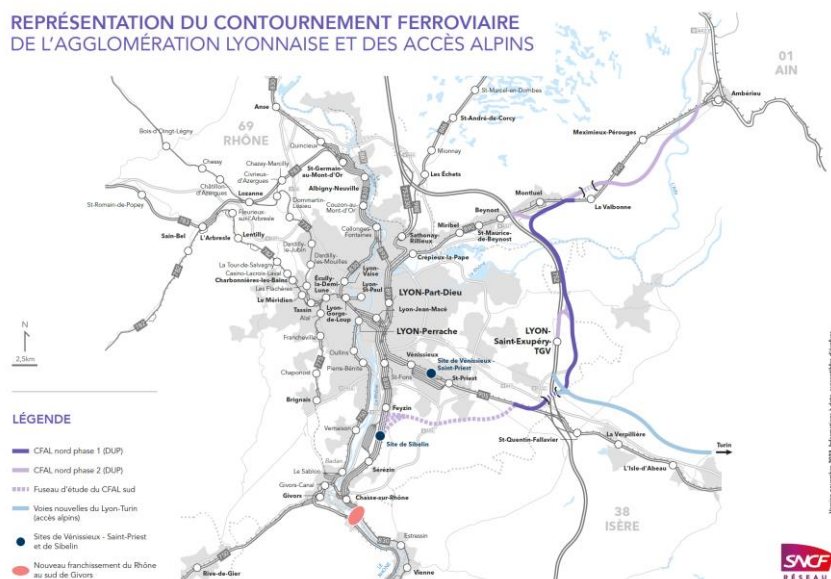
La réalisation d'ouvrages de reconnaissance géotechniques (descenderies, galeries de reconnaissance) est un préalable nécessaire à la finalisation des études de conception de ces tunnels. Toutes les études de conception de ces tunnels sont donc exclues du périmètre de la présente convention.

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.



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 SUI

---

### 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

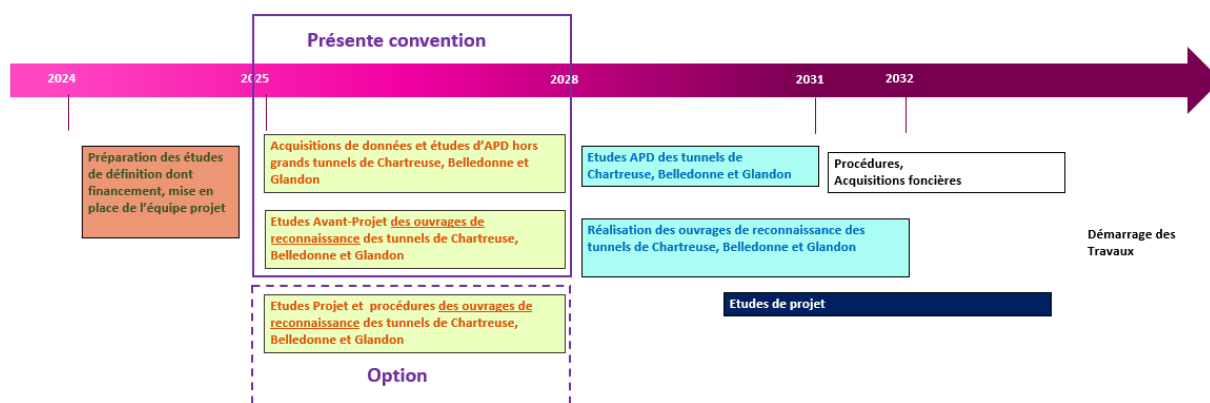
### ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

---

#### 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 Montmélian 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 Ancey : 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 Comité 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 Anancy (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 Anancy, 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/DTFFP/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	
		Adresse de facturation	N° téléphone / adresse électronique
		Nom du service	
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	10 rue Hebert - 38000 Grenoble	SAF SMMAG	<a href="mailto:maxime.ninfosi@smmag.fr">maxime.ninfosi@smmag.fr</a> <a href="mailto:corinne.garcia@smmag.fr">corinne.garcia@smmag.fr</a>
Grand Annecy	Grand Annecy 46 Avenue des Iles BP 90270 74 007 Annecy Cedex	DGA Mobilités - Service offres de mobilités et relation usagers	<a href="mailto:vcanac@grandannecy.fr">vcanac@grandannecy.fr</a> 07.64.44.67.47 ou <a href="mailto:pcailliau-dubard@grandannecy.fr">pcailliau-dubard@grandannecy.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) ; [vincent.caille@smmag.fr](mailto:vincent.caille@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 Villette – 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**