

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
WP1 – MOA, AMO et Communication	10 689 975
<i>dont MOA</i>	6 668 273
<i>dont AMO</i>	3 641 118
<i>dont Communication</i>	380 584
WP2 - Acquisition de données	30 916 874
<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
WP3 – Etudes ligne nouvelle	100 378 184
<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
WP4 – Procédures administratives	4 643 058
<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
WP5 – Concertation	1 043 165
WP6 (hors UE) - Ouvrages de reconnaissance	7 493 775
TOTAL	155 165 030
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^{er} 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
Activité 1												
Management de projet et communication												
<i>Pilotage général et gestion du projet</i>												
<i>Suivi et reporting du grant agreement</i>												
<i>Communication</i>												
Activité 2												
Acquisitions de données												
<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>												
Activité 3												
Etudes de la ligne nouvelle												
<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>												
Activité 4												
Procédures administratives et environnementales												
<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>												
Activité 5												
Concertation												
<i>Mise en place et travail en commissions territoriales de concertation</i>												
Activité 6 (hors financement UE)												
Etude des ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse et Belledonne												
<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^{ème} 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	-	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	-	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	-	-	153 000,00	-
	Grd Lac	300 000,00	99 000,00	99 000,00	-	-	102 000,00	-
	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 vile :

Nr téléphone :

(*) cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

Service en charge de la facturation à SNCF Réseau :

Direction Générale Finances Achats – Unités Credit Management
15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex
L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)
Période du :	
Phase :	

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					<i>HT euros</i>
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					<i>HT euros</i>
TOTAL DEPENSES					<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, caténaires, 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 aménagements connexes interpellent 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 :
 - Une descenderie à St Thibaud de Couz d'une longueur d'environ 740 m.
 - Une galerie de reconnaissance depuis le pied de la descenderie d'environ 1 750 m.
- Pour le tunnel de Belledonne, à Détrier :
 - Une descenderie d'environ 600 m.
 - 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)