



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE



Convention

Relative au financement d'une :

- Étude de dimensionnement des installations fixes,
- Étude préliminaire,

Concernant le déploiement de trains à batterie entre
Saint-Mariens et Bordeaux

RER Métropolitain

(Ligne 500°000 de Chartres à Bordeaux)

Conditions particulières

F65026		
--------	--	--

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Écologique), représenté par Madame Fabienne BUCCIO, préfète de Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de Gironde,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La REGION NOUVELLE-AQUITAINE, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Alain ROUSSET, agissant en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désignée « **La REGION** »

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, représenté par Jean Luc GARY Directeur territorial Nouvelle Aquitaine, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

Et,

SNCF VOYAGEURS, en sa qualité d'exploitant des TER pour la Région, société anonyme au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé à Saint-Denis (93200), 9 rue Jean Philippe Rameau, représentée par Monsieur Hervé LEFEVRE, Directeur régional SNCF VOYAGEURS TER Nouvelle-Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF VOYAGEURS** »

L'ETAT, la RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE, SNCF VOYAGEURS 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 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau
- 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 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 signé le 23 juillet 2015 et modifié suite à la signature de l'avenant n°1 signé le 9 mars 2017,
- L'avenant n°2 du contrat de plan État – Région Aquitaine 2015 – 2020 signé le 25 juin 2019
- L'avenant n°4 du contrat de plan État – Région Aquitaine 2015 – 2020 signé le 13 janvier 2020
- L'avenant n°8 au contrat de plan État-Région Nouvelle Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 11 mai 2021
- La délibération n°2019.616.SP du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine du 12 avril 2019, relative à la convention pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019-2024 en Nouvelle-Aquitaine, et ses avenants successifs,
- La délibération n°2019. 2263.SP de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional du 16 décembre 2019 relative au verdissement et "dédiélisation" des rames TER et le Protocole cadre pour la réalisation d'un prototype innovant de rame TER à batteries rechargeables par l'adaptation d'une rame AGC bimode existante signé le 24 décembre 2019,
- La délibération n°2020. 2207.CP de la Commission Permanente du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine du 23 novembre 2020 portant sur le financement de la démarche de train à batterie : modification de la première rame BGC,
- La délibération n°2022.1182.CP de la Commission Permanente du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine du 23 novembre 2020 portant sur le prototype de TER à batteries rechargeables ; avenant à la convention de financement de la 1ère rame AGC à batterie,
- La convention relative au financement de la modification d'une rame AGC B82500 en AGC BEMU utilisée pour les dessertes régionales et son avenant n°1,
- La délibération du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine n°..... du 7 novembre 2022 approuvant la présente convention.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES	6
2.1	PÉRIMÈTRE DES ÉTUDES	7
2.1.1	Périmètre de l'étude de dimensionnement :	7
2.1.2	Périmètre de l'étude préliminaire :	7
2.2	OBJECTIF DES ÉTUDES	7
2.3	CONTENU DES ÉTUDES.....	8
2.3.1	Contenu de l'étude de dimensionnement :	8
2.3.2	Contenu de l'étude préliminaire :	8
ARTICLE 3.	DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES	8
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DES ETUDES	9
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES	9
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
5.1.1	Coût des études aux conditions économiques de référence	9
5.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	10
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	10
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS	11
6.1	MODALITÉS D'APPELS DE FONDS.....	11
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	11
6.3	IDENTIFICATION	11
6.4	DÉLAIS DE CADUCITÉ	12
ARTICLE 7.	MODIFICATION	12
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Dans le cadre de sa stratégie de verdissement de ses modes de transport, et en particulier du déploiement de trains à batterie, la Région s'est engagée dans un projet de conversion de matériel roulant AGC et BGC bi modes caténaire-diesel en trains bi-modes caténaires-batterie (projet AGC BEMU) et dans une réflexion sur le remplacement de ses trains thermiques.

Dans ce cadre, l'installation d'infrastructures de recharges dédiées doit être anticipée afin de permettre la circulation des futurs trains à batterie sur le réseau régional.

Aussi, un schéma directeur de déploiement des stations de recharge a été établi par La Région Nouvelle Aquitaine.

C'est pourquoi la Région a souhaité que SNCF Réseau réalise des études de dimensionnement et de niveau préliminaire, visant à définir les principes techniques des infrastructures de recharge pour trains à batterie, à en établir le coût d'installation et de possession, et à évaluer l'incidence en termes d'infrastructures des aménagement requis.

En conséquence, par la présente convention, les Parties conviennent que soit réalisées les études suivantes :

1. Une étude de dimensionnement des infrastructures permettant d'accompagner l'offre de service projetée à l'horizon 2030,
2. Une étude préliminaire permettant de déterminer les installations à créer ou remanier, permettant de répondre à l'étude de dimensionnement.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude de dimensionnement (EDim) et de l'étude préliminaire (EP) du déploiement de trains à batteries entre les gares de Saint-Mariens et Bordeaux, l'assiette de financement et le plan de financement des infrastructures utiles à l'atteinte de l'objectif.

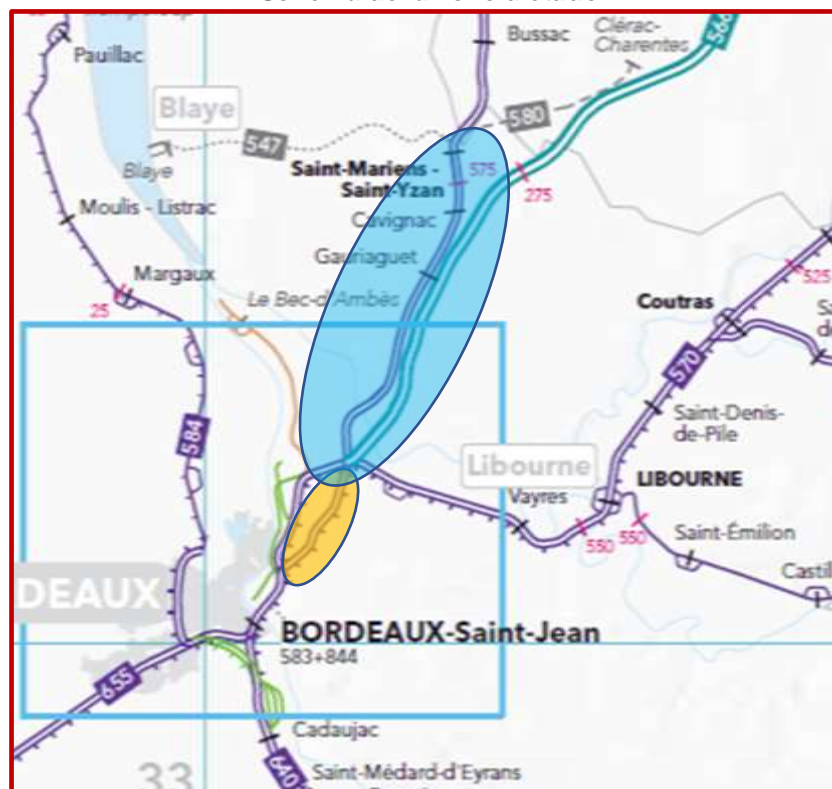
Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

L'opération consiste à déterminer les installations utiles (nouvelles ou à remanier) entre la gare de Saint-Mariens et la gare de Bordeaux Saint Jean afin de permettre le déploiement de rames de trains à batterie au titre du RER Métropolitain de Bordeaux.

Schéma de la zone d'étude



Commentaires :

- La zone détournée en jaune correspond au périmètre d'étude du changement de type de mode en statique (A l'arrêt en gare de Ste Eulalie Carbon Blanc ou en dynamique au plus près de la bifurcation de Ste Eulalie).
- La zone détournée en bleu correspond au périmètre d'étude des nouvelles infrastructures qui seront déterminées lors de l'étude de dimensionnement.

2.1 Périmètre des études

2.1.1 Périmètre de l'étude de dimensionnement :

L'étude doit permettre de :

- Dimensionner les Installations Fixe de Traction Electrique (IFTE) afin de permettre la recharge des trains BEMU (Batterie Electric Multiple Unit) en gare de Saint-Mariens en respectant le plan de transport 2030 : cadencement à la 1/2h en gare de Saint-Mariens,
- Préciser d'un point de vue énergétique, les zones à équiper avec des éléments de recharge sous caténaire 1,5kV DC selon deux variantes :
 1. Train AGC BEMU avec option « recharge rapide » (1,5MW) activée uniquement en dynamique (train en mouvement).
 2. Train AGC BEMU avec option « recharge rapide » (1,5MW) activée en dynamique et à l'arrêt (dans l'hypothèse de l'obtention de la dérogation à la contrainte réglementaire actuelle de 300A).
- Considérer deux zones de changement de modes de traction :
 1. Dès la bifurcation de St Eulalie sous couvert d'adaptation des infra existantes,
 2. Qu'à partir de Cenon et donc de l'incidence sur une utilisation plus importante de fonctionnement sur batterie.

Cette étude intégrera la nécessité ou non de création d'une V6 en parallèle de la V4 pour la réception des BEMU en provenance de Bordeaux,

À l'issue des résultats de l'étude de dimensionnement, les Parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé tel que défini à l'article 4 de la présente convention.

Les financeurs sont informés que le programme relatif aux EP pourra évoluer à l'issue de l'étude de dimensionnement et que la convention pourra donner lieu selon les décisions des instances de gouvernance à la contractualisation d'un avenant, le cas échéant.

Le point d'arrêt a pour objet :

1. De confirmer le seul programme à retenir pour la phase d'étude suivante,
2. De permettre la conclusion d'un avenant si nécessaire afin d'adapter le cas échéant les conditions de réalisation notamment financières de l'étude préliminaire.

2.1.2 Périmètre de l'étude préliminaire :

En fonction des conclusions issues de l'étude de dimensionnement précédemment définie, l'étude préliminaire doit permettre de :

1. Dimensionner et estimer les installations pour une charge classique et / ou une charge rapide des installations définies à l'issue de l'étude de dimensionnement Saint-Mariens tenant compte des données d'entrées de l'Étape 3 de Saint-Mariens, du BAL vers St André de Cubzac qui sont en cours de réalisation et de l'offre de service transmise par La Région,
2. Étudier l'impact d'une potentielle sous station de recharge à Saint-Mariens sur les installations globales des IFTE,
3. Déterminer la mise en œuvre d'un dispositif de transition de mode de traction en statique et à la volée vers Ste Eulalie.

2.2 Objectif des études

Les études, objet de la présente convention, ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation financière prévisionnelle du coût de l'opération, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

2.3 Contenu des études

2.3.1 Contenu de l'étude de dimensionnement :

L'étude doit permettre de :

- Dimensionner les IFTE afin de permettre la recharge des trains BEMU en respectant le plan de transport 2030 : cadencement à la 1/2h en gare de Saint-Mariens selon l'offre de service transmise par la Région pour l'horizon 2030,
- Intégrer la nécessité ou non de création d'une V6 en parallèle de la V4 pour la réception des BEMU en provenance de Bordeaux.

Elle se conclut par un livrable permettant de lancer la phase suivante de niveau étude préliminaire comprenant :

- Un rapport de dimensionnement,
- Une notice descriptive des résultats.

2.3.2 Contenu de l'étude préliminaire :

L'étude préliminaire (EP), dans les termes et conditions reprises à l'article ci-avant, comprend notamment :

- Les études d'ingénierie multithématiques nécessaires à la définition des installations,
- Le chiffrage des investissements et l'élaboration du planning de l'opération jusqu'à la mise en service,
- Les investigations nécessaires pour la phase EP,
- L'identification des dossiers réglementaires nécessaires à la réalisation de l'opération,

L'étude préliminaire objet de la présente convention intégrera les données utiles issues de l'étude préliminaire de « l'Étape 2 » Saint-Mariens.

Elle se conclut par l'établissement d'un document d'étude préliminaire constitué des sous-dossiers suivants :

- Un dossier de synthèse,
- Un dossier technique,
- Un calendrier d'opérations,
- Un volet économique incluant les bilans économiques et une enveloppe financière prévisionnelle du coût du projet,
- Une analyse de risque,
- La sensibilité du projet aux procédures environnementales et d'urbanisme.

ARTICLE 3. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES

La durée prévisionnelle des études réalisées au titre de la présente convention est de 20 mois, à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF RÉSEAU, et se décompose de la manière suivante :

- Une durée prévisionnelle de l'EDim de 04 mois à compter de son ordre de lancement par SNCF RESEAU,
- Une durée prévisionnelle d'EP de 16 mois à compter de son ordre de lancement par SNCF RESEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU, toute évolution significative impactant le programme sera communiquée aux partenaires selon les modalités prévues à l'article 4 de la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES

En complément de l'article 5 des conditions générales, un comité technique et financier, constitué des services de l'État, la Région, SNCF VOYAGEURS et SNCF Réseau se réunira en tant que de besoin pour assurer le suivi de l'opération.

En sa qualité d'exploitant des TER pour la Région et en application de la Convention TER 2019-2024, compte-tenu de son savoir-faire et de sa capacité de conseil, SNCF VOYAGEURS s'assure, en lien avec SNCF RESEAU et au fur et à mesure de l'avancée de l'étude, de la cohérence du système ferroviaire, en particulier du point de vue de la bonne exploitation du Matériel Roulant TER de Nouvelle-Aquitaine.

Un comité de pilotage, constitué du comité technique élargi aux représentants concernés, se réunira en tant que de besoin.

Sous réserve de la transmission du simulateur Alstom par leur soin au centre d'ingénierie du matériel (CIM), l'étude de dimensionnement se basera sur cet outil.

Dans le cas de la non obtention du nouveau simulateur par Alstom, l'étude se basera sur le simulateur actuel du CIM de SNCF. À la demande de La Région, SNCF sollicitera un avis sur les résultats de simulation de performance du matériel roulant auprès d'Alstom.

À l'issue des résultats de l'étude de dimensionnement, les parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties, le cas échéant accompagné d'une décision de lancer la phase EP. Ce point d'arrêt sera l'occasion :

- D'examiner les conclusions de l'étude de dimensionnement ;
- D'arrêter le périmètre de la phase EP en fonction de l'étude de dimensionnement ;
- De vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation de la phase EP, notamment financières et de planning.

Le cas échéant, un avenant à la présente convention sera conclu.

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 des études de dimensionnement et préliminaire, objet de la présente convention de financement, est établie à **480 000 € HT** aux conditions économiques de septembre 2022 (**CE 09/2022**), dont une somme estimée de **20 500 € HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, conformément aux dispositions de l'article 6.2 des Conditions Générales en Annexe 1.

Le besoin de financement se décompose de la manière suivante :

- Le coût de **l'étude de dimensionnement** est estimé à **88 300 € HT** aux conditions économiques de septembre 2022 (**CE 09/2022**), dont une somme estimée de **3 000 € HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau,
- Le coût de **l'étude préliminaire** est estimé à **391 700 € HT** aux conditions économiques de septembre 2022 (**CE 09/2022**), dont une somme estimée de **17 000 € HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

La décomposition de ces coûts est précisée 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 **519 000 € courants HT**, dont une somme estimée à **22 800 € courants HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Le besoin de financement se décompose de la manière suivante :

- Le cout de **l'étude de dimensionnement** est estimé à **92 000 € courants HT**, dont 3 300 € courants HT de frais de maîtrise d'ouvrage
- Le coût de **l'étude préliminaire** est estimé à **427 000 € courants HT**, dont 19 500 € courants HT de frais de maîtrise d'ouvrage.

Ces montants tiennent compte des taux d'indexations de l'ING, de 6% en 2022, de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.

La décomposition de ce montant est précisée en **Annexe 2**.

5.2 Plan de financement

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

Étude de dimensionnement	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
État	50,00 %	46 000,00 €
Région Nouvelle-Aquitaine	50,00 %	46 000,00 €
SNCF Réseau	0,00 %	0,00 €
TOTAL	100,00 %	92 000,00 €

Étude préliminaire	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
État	50,00 %	213 500,00 €
Région Nouvelle-Aquitaine	50,00 %	213 500,00 €
SNCF Réseau	0,00 %	0,00 €
TOTAL	100,00 %	427 000,00 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les études couvertes par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière à des coûts d'études et travaux à réaliser dans des phases ou étapes ultérieures de l'opération.

Le besoin de financement intègre des dépenses relatives aux études de la présente convention, engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, et rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Les parties indiquent qu'un avenant à la présente convention, pourrait être contractualisé en 2023 afin notamment d'intégrer au plan de financement indiqué ci-dessus, les participations financières d'autres financeurs tels que Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde et ainsi venir réduire à dû concurrence de leur participation respective celle de l'État et de la Région.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique, sur justification de SNCF Réseau.

6.2 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	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT - DMIF	Stéphane MORANCAIS 05 56 24 82 54 Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
REGION NOUVELLE AQUITAINE	Monsieur le Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	05 57 57 80 62 Transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
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 Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
ETAT	130 010 457 00013	Néant
REGION NOUVELLE AQUITAINE	200 053 759 000 11	FR76 200 053 759
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de **6** mois à compter de la signature de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Un délai de **12** mois à compter du résultat de l'étude préliminaire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. MODIFICATION

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

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'ETAT

Stéphane MORANCAIS
Responsable du département Mobilités et Infrastructures Ferroviaires
Service Déplacements et Infrastructures de Transports
DREAL Nouvelle-Aquitaine, site de Bordeaux, Cité administrative
Rue Jules Ferry – Boîte 55
33 090 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 56 24 82 54
Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr
sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Laurence PARIES
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 57 57 08 85
Laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr

Pour SNCF VOYAGEURS

Hugues Delannoy – Direction financière TER Nouvelle Aquitaine
142 rue Terres de Borde - CS 51925
33081 BORDEAUX CEDEX
Tél :
E-mail : hugues.delannoy@sncf.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Patrick MERCIER, directeur du pôle contrôle financier territorial
Immeuble le Spinnaker - 17 rue Cabanac - CS 61 926
33 081 BORDEAUX Cedex
Tel : 05 24 73 68 51
p.mercier@reseau.sncf.fr

Fait en 4 exemplaires originaux,

**À Bordeaux, le // 2022
Pour la Région Nouvelle Aquitaine**

**À Bordeaux, le // 2022
Pour l'État**

**Alain ROUSSET
Président**

**Fabienne BUCCIO
Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine**

**À Bordeaux, le ... / ... / 2022
Pour SNCF VOYAGEURS**

**À Bordeaux, le // 2022
Pour SNCF Réseau**

**Hervé LEFEVRE
Directeur Territorial Nouvelle Aquitaine**

**Jean Luc GARY
Directeur territorial Nouvelle Aquitaine**

ANNEXES

- **Annexe 1 – Conditions Générales**
- **Annexe 2 – Caractéristiques de l’opération**
- **Annexe 3 – Appel de fonds et demande de paiement**

PROJET

Convention de financement

Annexe 1

Conditions générales

PROJET

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

PROJET

FICHE OPERATION :

RER Métropolitain :

- Étude de dimensionnement des installations fixes,
- Étude préliminaire,

Concernant le déploiement de trains à batterie entre Saint-Mariens et Bordeaux (Ligne 500°000 de Chartres à Bordeaux)

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, et de formaliser les objectifs et principales caractéristiques, notamment fonctionnelles, de l'étude préliminaire, objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Éléments de gouvernance :

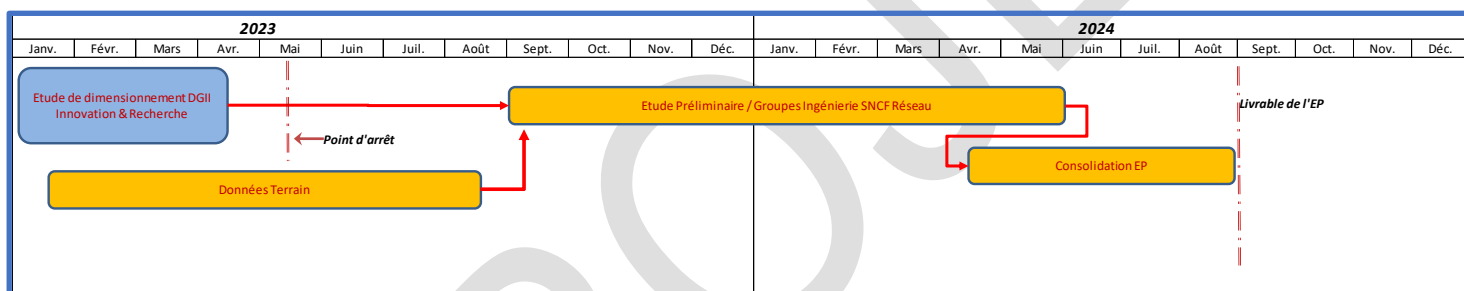
Un comité **technique et financier** sera constitué, dont le calendrier sera à construire sous la responsabilité de SNCF Réseau, avec un délai de prévenance d'un mois, afin d'assurer le suivi de l'étude (à minima démarrage, jalon faisabilité, rendu étude).

À l'issue des résultats de l'étude de dimensionnement, les parties conviennent qu'un point d'arrêt est fixé dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties, le cas échéant accompagné d'une décision de lancer la phase EP. Ce point d'arrêt sera l'occasion :

- D'examiner les conclusions de l'étude de dimensionnement ;
- D'arrêter le périmètre de la phase EP en fonction de l'étude de dimensionnement ;
- De vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation de la phase EP, notamment financières et de planning.

Le cas échéant, un avenant à la présente convention sera conclu.

Planning indicatif des études :



Éléments de programme prévisionnel :

Les éléments de programme sont repris à l'article 2 des Conditions Particulières de la présente CFI.

Le détail des études et investigations est présenté par poste de coûts ci-dessous :

ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DU COÛT DES ETUDES		
A	Indemnisations et maîtrise foncière	-
B	Travaux et fournitures	38,60
C	Provisions pour risques	20,00
D	Maîtrise d'œuvre : MOEG/MOEE/MOET	390,90
E	Missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, ou autres études que techniques d'infrastruct	10,00
F	Maîtrise d'ouvrage et pilotage d'opération	20,50
TOTAL H.T.		480,00

Dans le cadre de l'étude préliminaire, seront mesurées les incidences d'ajout d'infrastructure sur les existantes dont notamment le retour courant traction, les câbles, la signalisation, la voie, les Telecom, l'insertion dans le poste de commande des IFTE (Le Central sous station : CSS), raccordement aux réseaux RTE / Enedis, ...et l'incidence de la recharge des batteries en dynamique sous caténaire de la partie déjà électrifiée de la ligne.

Conditions de réalisation :

L'ensemble des études est conduit et réalisé en interne par SNCF Réseau.

Gare de Saint-Mariens : La définition des données d'entrée relative notamment aux fonctionnalités de la zone de remisage, la logistique, la qualité et nombre de rames conditionnent le démarrage de l'étude préliminaire.

Expression de besoin :

La Région a transmis ces éléments le 17 mai 2022 et mise à jour le 06 septembre 2022 pour la ligne Saint-Mariens / Bordeaux. Ce tableau résume les données adaptées à la section de ligne objet de la présente convention :

Tension d'électrification	1500V courant continu
Puissance de recharge du train	Le dimensionnement des installations sera étudié dans les 2 configurations suivantes : - Variante A : train AGC BEMU avec option « recharge rapide » (1,5MW) activée uniquement en dynamique (train en mouvement). - Variante B : train AGC BEMU avec option « recharge rapide » (1,5MW) activée en dynamique et à l'arrêt (hypothèse de dérogation à la contrainte réglementaire de 300A)
Consommation du train	Les installations devront permettre une circulation des trains en marche tendue (performance maximale dans le respect des vitesses limites de lignes et des temps d'arrêt en gares intermédiaires)
Changement de mode batterie <-> électrique	Le changement de mode sera supposé être effectué selon deux modes de transitions : 1/ En dynamique : a) Faisable dès la bifurcation de St Eulalie sous couvert d'adaptation des infras pour lever les restrictions identifiées aujourd'hui, b) Possible qu'à partir de Cenon et donc incidence sur une utilisation plus importante de fonctionnement sur batterie, 3/ En statique, à l'arrêt, et seulement possible pour les trains en gare de Ste Eulalie Carbon Blanc.
Plages de réalisation des travaux	Les chiffreages seront réalisés suivant les 2 variantes suivantes : - Travaux réalisés de jour - Travaux réalisés de nuit
Exploitation	Respect de la grille horaire, sans augmentation du nombre de lignes de roulement selon offre de service transmise par La Région.
Grilles horaires de référence	Desserte cible horizon 2030 fournie le 22 septembre 2022 par la Région. Elles pourront être mises à jour avant le démarrage de l'EDim avec les résultats définitifs de l'étude en cours "plan de transport et matériel roulant".

Éléments financiers prévisionnels (besoin de financement) :

En € hors taxes aux conditions économiques de 09/2022	Étude de	
	Dimensionnement	Étude Préliminaire
Travaux (Topo et Investigations)		33 000
Organisation relevés terrains et sécurité		5 600
Provision pour risque	7 000	13 000
MOE Étude et Travaux	78 300	313 100
Procédures Administrative environnement et Socio-Économie		10 000
MOA	3 000	17 000
	TOTAL PARTIEL :	88 300
	TOTAL :	480 000
Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en Euros courants		
Date prévisionnelle de fin de réalisation		09/2023
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)		ING
Dernier(s) indice(s) - connu(s) : 07 / 2022		128,4
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : Taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2022, de 4,5% en 2023, puis de 2% par an à compter de 2024.		

Convention de financement

Annexe 3

**Calendrier révisable des appels de fonds et
Modèle d'état récapitulatif des dépenses**

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds de la phase d'étude de dimensionnement et de l'étude préliminaire est le suivant :

	2023				2024				Totaux
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Phase EP	20%	10%	10%	15%	15%	10%	15%	5%	100%
Montants € HT Courants	103 800 €	51 900 €	51 900 €	77 850 €	77 850 €	51 900 €	77 850 €	25 950 €	519 000 €
Part pour Etat / Région	51 900 €	25 950 €	25 950 €	38 925 €	38 925 €	25 950 €	38 925 €	12 975 €	259 500 €
Cumul par exercice et partenaire	142 725 €				116 775 €				
Cumul Phase	20%	30%	40%	55%	70%	80%	95%	100%	
Montants cumulés € HT Courants	103 800 €	155 700 €	207 600 €	285 450 €	363 300 €	415 200 €	493 050 €	519 000 €	519 000 €

1^{er} appel de fonds : 20% seront appelés auprès de chaque financeur, à la notification du démarrage des études.

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

Exemple de principe

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 prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération (ligne « production SNCF Réseau »).