



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

GRAND LYON
la métropole



Convention

Relative au financement de la réalisation
des travaux de réaménagement de la
plateforme de transport combiné de
Vénissieux – Saint-Priest

PLAN DE RELANCE 2021/2022
Rubrique 02b-Fret Rhône-Alpes – Plateformes
multimodales

Conditions particulières

F49845	GCF CFI 2100161
--------	-----------------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ÉTAT (Ministère de la Transition écologique), représenté par Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Monsieur Pascal MAILHOS,

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Laurent WAUQUIEZ, en vertu de la délibération n° AP-2021-07 / 08-1-5689 du 2 juillet 2021.

Ci-après désignée « **La REGION** »

La Métropole de Lyon, collectivité territoriale à statut particulier, représentée par son Président en exercice, Monsieur Bruno BERNARD, dûment habilité à cet effet par délibération n°2020-0001 du conseil Métropolitain en date du 2 juillet 2020.

Ayant délégué à cet effet, Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-Président en charge des déplacements et de l'intermodalité, par arrêté n° 2020-07-16-R-0566 en date du 16 juillet 2020

Ci-après désignée « **La METROPOLE** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 €, 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 Monsieur Thomas ALLARY, Directeur Territorial Auvergne Rhône-Alpes dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU, l'ÉTAT, la REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES et la METROPOLE DE LYON 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,
- 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,
- La délibération du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes N°543 du 29 juin 2017 approuvant le plan d'actions régional en faveur du report modal des marchandises,
- L'Accord Etat-Région pour la Relance en Auvergne-Rhône-Alpes du 16 janvier 2021 et adopté par délibération N° AP-2021-02 / 17-10-4868 du 23 février 2021 du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes,
- La convention n°1700045 relative au financement des études AVP-PRO-DCE d'aménagements de performance sur la plate-forme logistique multimodale Vénissieux Saint-Priest signée le 30/01/2018,
- Le budget de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- La délibération de la Commission permanente N°_____ du Conseil régional du 17/12/2021 approuvant la présente convention N°2100161 relative au financement de la réalisation des travaux de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest,
- La délibération du conseil de la Métropole de Lyon en date du 13 décembre 2021 N°_____ relative au financement de la réalisation des travaux de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest,
- Le courrier de demande de subvention auprès de la Région Auvergne-Rhône-Alpes transmis le 17/09/2021 et réceptionné le 17/09/2021.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	7
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	7
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE L'OPÉRATION	7
ARTICLE 4.	DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION	8
ARTICLE 5.	MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	9
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	9
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
6.1.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	9
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	9
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	11
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	12
7.1	MODALITÉS D' APPELS DE FONDS	12
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	12
7.3	IDENTIFICATION	13
ARTICLE 8.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	14
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	14
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Le secteur du transport participe à hauteur de 31% des émissions de gaz à effet de serre en France et est par ailleurs source de nombreux polluants atmosphériques.

Le transport routier représente à lui seul l'essentiel des émissions pour le transport des marchandises avec un part de 89%, la part du transport ferroviaire étant de 9%, et celle du transport fluvial 2%.

A cet égard, la décarbonation du fret est un enjeu majeur auquel s'attache l'ensemble des parties prenantes.

Le fret ferroviaire, qui émet 9 fois moins de CO₂ que le fret routier, présente pour cela des atouts indéniables.

Le développement du transport de marchandises par train nécessite d'agir sur plusieurs leviers, dont celui des infrastructures, qui dimensionne en partie l'attractivité et la compétitivité du mode ferré, ainsi que la capacité à faire circuler plus de marchandises par le rail.

Un autre levier essentiel est sans doute celui du transport de marchandises combiné rail-route par conteneur (ou caisse mobile, c'est-à-dire des conteneurs non empilables, non préhensibles par le haut et non adaptés au transport maritime ou fluvial). Il offre en effet une grande flexibilité aux entreprises qui ont un besoin logistique : ce type de transport permet d'allier la souplesse du transport routier, la sobriété énergétique du transport ferroviaire, ainsi que la performance du transport maritime sur de longues distances.

Ces différents leviers en faveur du fret ferroviaire font l'objet d'un engagement significatif de l'Etat et de la Région, notamment dans le cadre de l'Accord pour la relance du ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes, signé le 16 janvier 2021.

La plateforme de Vénissieux - Saint-Priest est en effet identifiée comme un équipement d'intermodalité marchandises d'envergure aux horizons court-moyen-long termes dans le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), adopté par le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes les 19 et 20 décembre 2019 et approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.

Elle est située à l'intersection des corridors Méditerranée et Mer du Nord – Méditerranée du Réseau Trans-Européen de Transport et au cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise où converge la majeure partie des lignes ferroviaires irriguant la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Elle est ainsi un maillon essentiel de la chaîne logistique régionale et de la métropole lyonnaise, seconde métropole nationale, et assure en particulier un rôle déterminant pour le transport de conteneurs ou de caisses mobiles. Elle permet en effet aux acteurs économiques de bénéficier d'un acheminement des marchandises par voie ferrée au plus près de leur origine / destination, avec des pré et post acheminements routiers les plus réduits possibles.

Des liaisons y sont assurées quotidiennement avec les principaux ports maritimes français et elle reçoit en outre le train de fret ferroviaire de la Chine vers l'Europe. Ce sont ainsi 14 trains par jour qui sont actuellement affrétés et réceptionnés sur le site, soit 400 à 450 conteneurs.

Et la demande ne cesse de croître, sans pour autant pouvoir être satisfaite en raison des limites posées par l'infrastructure et l'organisation actuelle de la plateforme.

Le projet de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest doit permettre de :

- Augmenter la capacité de traitement du terminal rail-route (4 à 6 trains supplémentaires chaque jour, soit une évolution de + 30 %) et améliorer sa performance industrielle : pour cela, SNCF Réseau prévoit d'une part l'allongement des voies existantes et la création de nouvelles (passage de 4 600 à 6 400 mètres de voies exploitables), d'autre part une exploitation avec des portiques de manutention,

- Ouvrir la plateforme à de nouveaux opérateurs (jusqu'à 5 opérateurs possibles, contre 2 actuellement) et créer ainsi de nouveaux emplois (le site est actuellement exploité par Naviland Cargo et Novatrans), en aménageant une nouvelle aire d'émission / réception des marchandises,
- Améliorer la sécurité routière aux abords du site et réduire les nuisances sonores et visuelles pour le voisinage, en centralisant les entrées / sorties de poids lourds à l'écart des zones résidentielles (situées notamment chemin du Charbonnier, sur la commune de Saint-Priest) et en réorganisant les flux de circulation.

Il participe ainsi de l'objectif partagé d'accroissement de la part modale du transport ferroviaire de marchandises au sein des échanges logistiques, de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au fret, d'un meilleur service offert aux entreprises métropolitaines et régionales et d'une meilleure insertion urbaine de l'infrastructure.

Il participe également d'un renforcement de l'écosystème métropolitain en faveur d'une logistique urbaine vertueuse.

Pour toutes ces raisons, la Métropole de Lyon a fait le choix d'être partie prenante au projet, aux côtés de l'Etat, de la Région et de SNCF Réseau.

Pour mémoire, les études AVP-PRO et la rédaction des DCE de l'opération de réaménagement de la plateforme de Vénissieux – Saint-Priest ont été intégrées au programme de la convention de financement des études visant à améliorer la robustesse dans le NFL, signée en 2016 dans le cadre du CPER Etat / Région Auvergne-Rhône-Alpes 2015-2020.

Les études AVP et PRO ont été réalisées et leurs résultats présentés aux partenaires financiers et collectivités locales respectivement en janvier et juillet 2021.

Sur la base des études préliminaires déjà réalisées, ces études ont permis de consolider le programme technique, le planning et le budget de l'opération.

L'objet de la présente convention est donc de définir les conditions de financement de la réalisation des travaux de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir :

- la consistance et la durée prévisionnelle des travaux à réaliser ;
- l'assiette de financement et le plan de financement de l'opération ;
- les modalités de l'appel de 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.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de la réalisation des travaux de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest, tels que décrits à l'article 3.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Le programme d'opérations global est décrit dans le dossier de synthèse projet (PRO) joint en **Annexe 2**.

Il recouvre les travaux suivants :

- Préparation du site (dévoiements de réseaux et libérations) ;
- Terrassements ;
- Aménagement de l'entrée unique avec la construction de guichets de contrôle des poids-lourds et d'un bâtiment d'exploitation de 1000 m² sous réserve d'obtention des autorisations administratives requises ;
- Aménagement de la cour sud avec la pose d'une nouvelle voie ferrée de 300 ml et une zone de stockage pour conteneurs ;
- Aménagement de la cour centrale : pose de 3 nouvelles voies ferrées de 250 ml et construction de longrines béton pour une future exploitation avec portiques de manutention électriques ;
- Aménagement de la cour ouest : allongement de 3 voies ferrées à 450 ml et construction de longrines béton pour une future exploitation avec portiques de manutention électriques ;
- Raccordement au réseau public d'alimentation électrique et augmentation de la capacité électrique du site en vue de la pose de futurs portiques de manutention ;
- Création d'une voirie d'accès routière à la cour est ;
- Sécurisation du site.

L'opération objet de la présente convention porte sur la tranche ferme fonctionnelle présentée ci-après :

- Travaux préparatoires ;
- Terrassements ;
- Entrée du site ;
- Guichets de contrôle des entrées/sorties ;
- Bâtiment d'exploitation ;

- Aménagement de la cour sud ;
- Voie routière d'accès à la cour est;
- Aménagement de la cour centrale ;
- Raccordement au réseau public d'alimentation électrique et augmentation de la capacité électrique du site en vue de la pose de futurs portiques de manutention ;

Une tranche conditionnelle intégrant les éléments de programme suivants sera réalisée sous réserve de conclusion d'un avenant à la présente convention :

- Aménagement de la cour ouest.

Afin de garantir le respect du planning du programme d'opération dans son intégralité, cet avenant doit être conclu avant le 30/06/2022.

De plus, les Parties conviennent qu'une tranche optionnelle portant sur les éléments présentés ci-après pourra être réalisée si des économies sont observées à l'issue des résultats de la phase de consultation des entreprises sur les tranches ferme et conditionnelle décrites ci-avant. La réalisation de cette tranche optionnelle sera autorisée dans le cadre du suivi de l'opération, tel que prévu à l'article 5 de la présente convention, et fera l'objet – le cas échéant – d'une priorisation des investissements convenue de manière partenariale. La réalisation de cette tranche est sans préjudice d'un éventuel recours à la gestion des écarts prévus par l'article 7 des Conditions générales.

Programme de la tranche optionnelle levée de manière préférentielle par ordre de priorité suivante :

- 1- Pose de la voie ferrée sur la cour sud ;
- 2- RVB voie 114 ;
- 3- Eclairage des cours centrale, sud et voirie d'accès cour est ;
- 4- Cabanage et pont-bascule au niveau du pré-contrôle des poids-lourds ;
- 5- Végétalisation du site ;
- 6- Bornes recharge VL ;
- 7- Panneaux solaires du bâtiment d'exploitation ;
- 8- Prises Reefers ;
- 9- Aménagement parking VL et reprise assainissement en zone FRET SNCF (cour ouest) ;

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux de la tranche ferme fonctionnelle est de 18 mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU.

A titre indicatif, en cas de conclusion de l'avenant relatif à la tranche conditionnelle fonctionnelle, la durée prévisionnelle de la phase REA est de 24 mois.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, la gouvernance commune du programme NFL est fixée par les décisions ministérielles du 25 février 2013, du 04 novembre 2014 et reconduite par décision ministérielle du 2 juin 2015.

À ce titre, et sous la coordination de l'ensemble des parties prenantes par le représentant nommément désigné du CGEDD, les instances décisionnelles et d'information des partenaires financiers du NFL se déclinent selon le schéma suivant :

- Un comité technique chargé du suivi d'avancement et des orientations techniques. Il est composé des techniciens représentant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau.
- Un comité de direction chargé de l'avancement financier, de la planification des procédures et de la concertation. Il est composé des directeurs représentant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau. Il se réunit *a minima* une fois par an.
- Un comité de pilotage des grands partenaires, chargé de prendre les décisions stratégiques. Il est composé du Préfet de Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, du Président de la Métropole de Lyon, du Directeur Territorial Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF-Réseau. Il se réunit *a minima* une fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera notamment évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération ainsi que la gestion des différentes tranches fonctionnelles décrites à l'article 3 ci-avant. C'est pourquoi un comité technique ad hoc est mis en place en complément des instances de gouvernance NFL.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat des différentes instances de gouvernance.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût total du programme d'opérations (toutes phases confondues y compris études AVP-PRO-DCE) hors tranche optionnelle, est estimé à 14 965 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2016. A noter que la phase d'études AVP-PRO-DCE a fait l'objet d'un financement au travers de la convention N°1700045 pour un montant de 795 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2016.

L'estimation du coût de la phase de réalisation des travaux hors tranche optionnelle est fixée à 14 170 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2016. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

Le découpage par tranches fonctionnelles est le suivant :

- tranche ferme : 10 628 000 € HT ;
- tranche conditionnelle : 3 542 000 € HT ;

A titre indicatif la tranche optionnelle est estimée à : 1 177 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2016.

La présente convention porte sur le financement de la tranche ferme fonctionnelle.

L'intégration du financement de la tranche conditionnelle se fera par voie d'avenant à la présente convention.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le coût total du programme d'opérations (toutes phases confondues y compris études AVP-PRO-DCE) hors tranche optionnelle est estimé à 16 832 000 € HT courants. A noter que la phase d'études AVP-PRO-DCE a fait l'objet d'un financement au travers de la convention N°1700045 pour un montant de 850 000 € HT courants.

En tenant compte de la valeur des derniers indices connus (décembre 2020 - TP01 et ING) et d'un taux d'indexation de 1 % par an en 2021, 2% par an en 2022 puis 3% par an en 2023 et au-delà, le besoin de financement de la phase de réalisation est évalué à 15 982 000 € courants HT arrondis à 16 000 000 € courants HT, dont une somme estimée à 404 000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Cela représente, pour la tranche ferme fonctionnelle objet de la présente convention, un besoin de financement de 14 000 000 € courants HT, dont une somme estimée à 360 000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

6.2 Plan de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de la tranche ferme fonctionnelle selon la clé de répartition suivante et dans la limite des montants indiqués en euros courants hors taxes :

<i>Phase REA</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	50,0000 %	7 000 000 € HT
Région	35,7143 %	5 000 000 € HT
Métropole	14,2857 %	2 000 000 € HT
TOTAL	100,0000 %	14 000 000 € HT

A titre indicatif, le besoin de financement du programme d'opérations global (tranches ferme et conditionnelle) sera confirmé lors de la conclusion de l'avenant relatif à la tranche conditionnelle. L'accord Etat-Région pour la relance en Auvergne-Rhône-Alpes prévoit en effet une parité Etat-Région sur cette opération. Aussi le plan de financement des tranches ferme et conditionnelle se déclinera comme suit :

<i>Phase REA</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	43,7500 %	7 000 000 € HT
Région	43,7500 %	7 000 000 € HT
Métropole	12,5000%	2 000 000 € HT
TOTAL	100,0000 %	16 000 000 € HT

La participation de l'État sera imputée sur le programme 203 du Ministère de la Transition écologique : Infrastructures et services de transport, opération budgétaire d'investissement n°45 – infrastructure transport combiné

Les travaux objets de la présente convention bénéficient d'une subvention de CINEA (agence de financement de la Commission Européenne) au titre du programme RTE-T pluriannuel 2017-2023. Cette subvention d'un montant maximum de 3,20 M€ a été contractualisée dans l'accord RTE-T 2017-FR-TM-0013-W – "Core Network - Elimination of Lyon railway bottleneck", Grant Agreement INEA/CEF/TRAN/M2017/1481492.

Au terme des versements de la subvention européenne notifiés au maître d'ouvrage, les participations de l'État, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la Métropole de Lyon seront respectivement diminuées de la participation européenne affectable à l'opération en fonction des clés de financement définies dans le présent article. Un avenant sera établi en conséquence.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 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 sur justification de SNCF RÉSEAU et en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

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
État	DREAL AURA Service MAP 69453 Lyon CEDEX 06	DREAL Auvergne Rhône-Alpes Service Mobilité Aménagement Paysages	aff.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Auvergne- Rhône-Alpes Direction des Finances 1, esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 LYON Cedex 02	Direction des Finances	benedicte.pollak@auvergnerhonealpes.fr 04.26.73.42.44
Métropole de Lyon	Métropole de Lyon 20 rue du Lac CS 33569 69505 LYON Cedex 03	Délégation urbanisme et Mobilités / direction ressources / DAAF Service Finances – unité exécution comptable	Administratif : Emeline CHEVRET Tel : 04 78 63 48 21 dispositifspartenariaux@grandlyon.com Comptable : Tél : compta-urba@grandlyon.com
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.

En précision des dispositions de l'article 8.2 (§ délai de paiement) des conditions générales, les factures d'appels de fonds adressées aux partenaires seront envoyées par courriel avec accusé de

réception à / aux adresse(s) électronique(s) indiquée(s). En cas de difficulté technique, SNCF Réseau adressera une facture d'appels de fonds par courrier à l'adresse postale indiquée, sans qu'il soit nécessaire d'en avertir la partie concernée préalablement.

Les appels de fonds seront réglés dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission de la facture.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 729 00029	FR 77 130006729
Région	200 053 767 00014	FR 03 200053767
Métropole de Lyon	200 046 977 00019	FR 03 200 046 977

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

En dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 du paragraphe relatif à la caducité de l'article 10 des **Conditions générales** et conformément au règlement budgétaire et financier de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les dates de caducité des subventions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont les suivantes :

- Dépenses éligibles : sont considérées comme éligibles les dépenses comprises entre le 17/12/2021 et le 17/12/2025.
- 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 54 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par la Commission Permanente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, soit le 26/05/2026.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage. Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

Cette modification devra faire l'objet d'un avenant modificatif.

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

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 courrier électronique à :

Pour l'ETAT

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Service MAP

69453 LYON CEDEX 06

map.dreal-auvergne-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Monsieur le Président,

Région Auvergne-Rhône-Alpes

Direction des mobilités

1, esplanade François Mitterrand

CS 20033 69269 Lyon cedex 02

Pour la Métropole de Lyon

Délégation Urbanisme et Mobilités

20 rue du Lac

CS 33569

69505 LYON Cedex 03

Pour SNCF RÉSEAU

Direction territoriale
78 Rue de la Villette
69425 Lyon cedex 03

Fait, en 4 exemplaires originaux,

A Lyon, le
Pour l'ÉTAT
Pascal MAILHOS

A Lyon, le
Pour la Région Auvergne Rhône Alpes
Laurent WAUQUIEZ

A Lyon, le
Pour la Métropole de Lyon
Jean Charles KOHLHAAS
Vice president

A Lyon, le
Pour SNCF RÉSEAU
Thomas ALLARY

ANNEXES

Annexe 1 – Conditions générales (PJ) ;

Annexe 2 – Note de synthèse du dossier PRO avec détail des estimations et du planning ;

Annexe 3 – Calendrier révisable des appels de fonds et Modèle d'état récapitulatif des dépenses fonds ;

Annexe 4 – Obligation de communication

Annexe 1 – Conditions générales

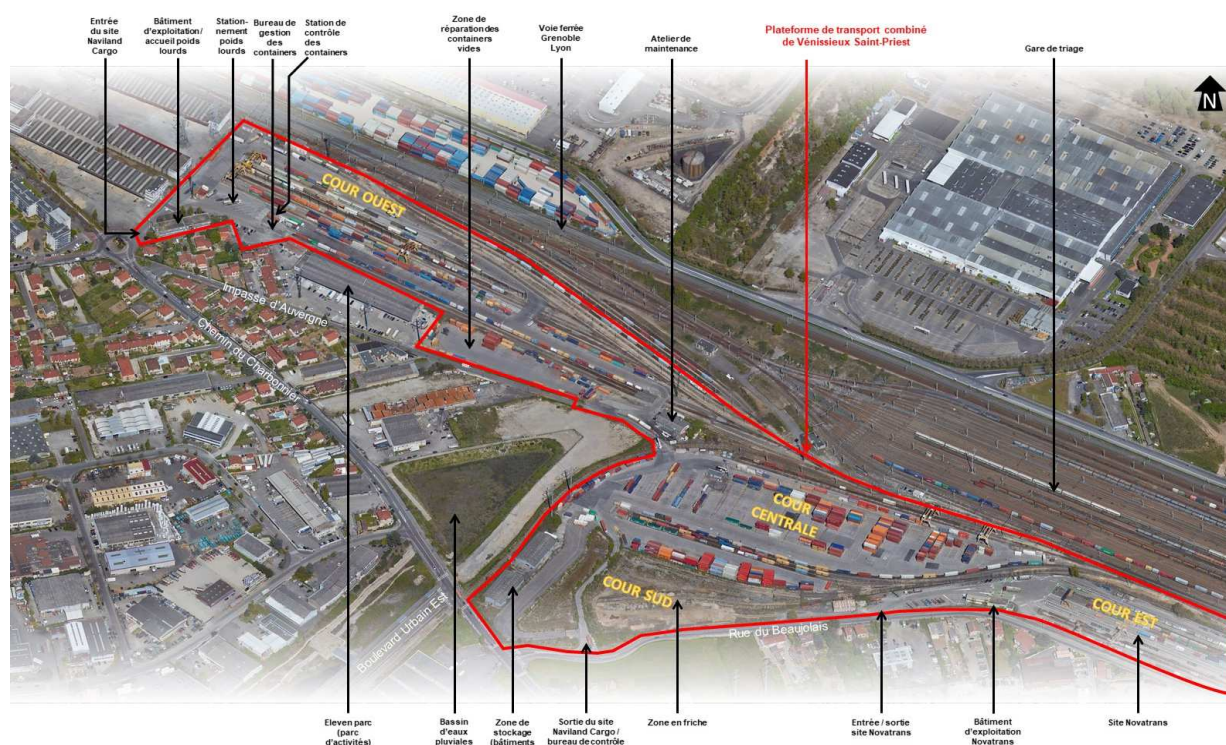
Annexe 2 – Note de synthèse du dossier PRO avec détail des estimations et du planning

- **Rappel du contexte général :**

L'opération de réaménagement de la plateforme de transport combiné rail – route de Vénissieux - Saint-Priest a pour double objectif d'augmenter la capacité ferroviaire du site et la part modale du fer dans le transport de marchandises, tout en réduisant les nuisances routières aux abords de la zone résidentielle située chemin du Charbonnier. L'infrastructure doit permettre à terme l'accueil de nouveaux exploitants.

- **Situation géographique :**

La plateforme se situe sur la commune de Saint-Priest, en limite de la commune de Vénissieux. L'accès routier principal qui la dessert est le Boulevard Urbain Est.

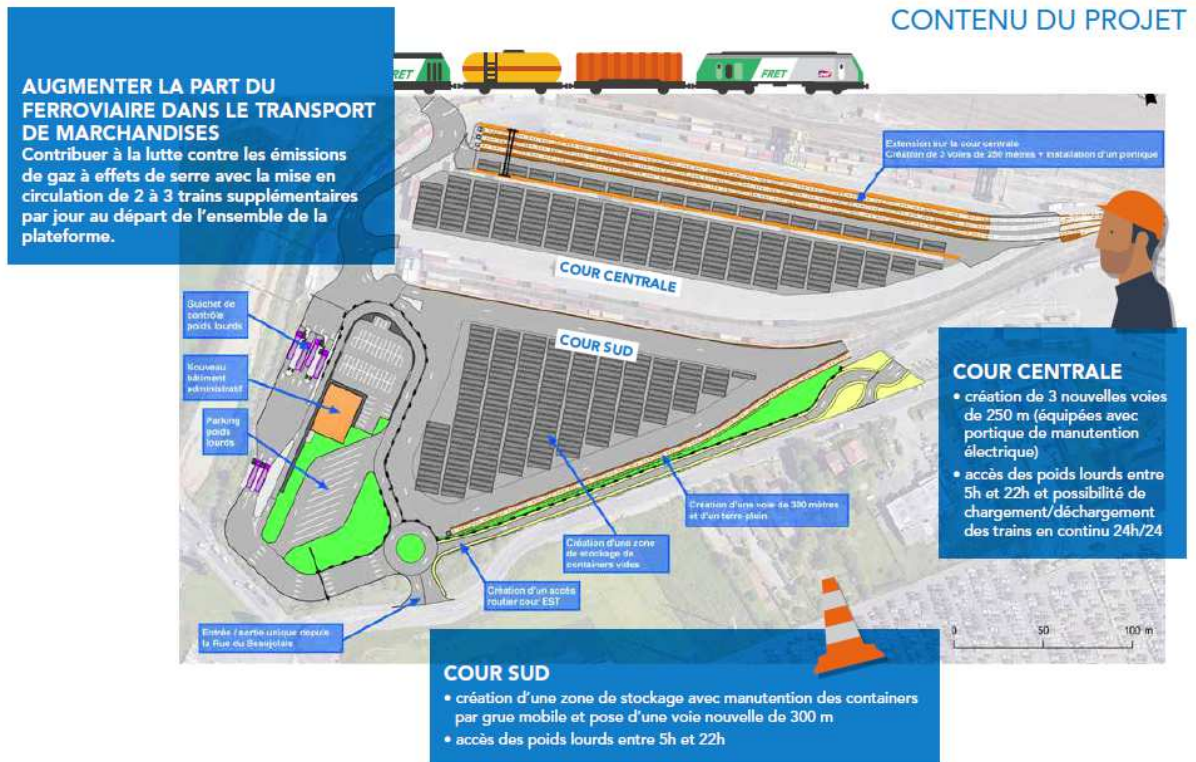


- **Volume :**

La plateforme actuellement exploitée par les opérateurs Novatrans et Naviland Cargo est connectée à la ligne ferroviaire Lyon - Grenoble au niveau du triage de Vénissieux où sont réceptionnés ou expédiés les trains vers diverses destinations : Marseille, Fos-sur-Mer, Le Havre, Dijon, Strasbourg, Anvers, Dourges, Duisbourg.

On compte actuellement sur la plateforme environ 14 trains par jour.

2.1. Programme fonctionnel





2.2 Programme technique

Le programme technique est issu du dossier d'étude PRO du 01/07/2021.

Les principaux points du programme retenu sont :

Entrée-sortie unique :

Afin de simplifier la gestion de l'accès au site et de faciliter l'arrivée d'éventuels nouveaux exploitants, le projet prévoit d'aménager un point d'accès (entrée et sortie) unique pour l'ensemble du site et des exploitants. Le positionnement de cet accès permettra de supprimer le flux de poids-lourds sur la partie nord du chemin du Charbonnier, portion sur laquelle la voie borde des habitations (réduction des nuisances sonores induites par la circulation des poids-lourds sur ce secteur sensible).

Les principales caractéristiques de l'aménagement sont rappelées ci-dessous :

- Accès à partir du tourne-à-gauche existant rue du Beaujolais avec création d'un portail coulissant permettant de clôturer le site
- 12 stationnements PL en aval des guichets ;
- 60 stationnements VL dont 2 places PMR ;
- bâtiment administratif d'une surface minimum de 1000 m² ;
- guichets de contrôle administratif et physique des poids-lourds et conteneurs ;
- mise en place d'éclairage ;

Voirie d'accès à la cour est :

Le projet prévoit la création, à l'intérieur du site, d'une voie routière et d'un terre-plein permettant de raccorder la future entrée/sortie unique à la cour est.

Cours ouest : allongement des faisceaux de voies 136-138-140 :

Les voies 136, 138 et 140 seront allongées pour atteindre la longueur de 450 ml chacune. Ce faisceau de voies sera équipé de longrines permettant d'accueillir à terme deux portiques de manutention. La fourniture et la pose des portiques seront à la charge de SNCF Réseau ou des futurs exploitants. Les voies de circulation et de stockage aux abords du faisceau seront réaménagées ainsi que les voies de circulation de la cour ouest.

Cours sud : création d'une nouvelle cour de transport combiné et d'une zone de stockage des conteneurs sur l'ancien parc BAL :

L'aménagement prévoit : • la création d'une voie ferrée de 300 ml en bordure sud du tènement, • la création d'une aire de stockage conteneurs (5 hauteurs) sur le reste du tènement, • le déploiement d'un réseau incendie.

Cour centrale : création de trois voies nouvelles :

Le projet prévoit sur ce secteur de créer 3 voies ferrées de 250 ml minimum, équipées de longrines permettant d'accueillir un portique de manutention. La fourniture et la pose des portiques sera à la charge de SNCF Réseau ou des futurs exploitants.

Gestion des eaux pluviales :

Les eaux pluviales seront récoltées au droit des aménagements réalisés, afin d'être ensuite traitées (quantitativement et qualitativement) puis rejetées vers un exutoire ou le milieu naturel.

Desserte électrique :

L'étude sur la capacité électrique du site réalisée en 2013 a mis en évidence une faible réserve de capacité sur les transformateurs existants sur le site. Afin de permettre l'alimentation des futurs bâtiments et équipements (Prises Reefers pour les conteneurs frigorifiques, portiques de manutention notamment), une augmentation de la puissance souscrite et une reconfiguration du Poste « Chantier RA » sont nécessaires.

2.3 Planning du Projet

La mise en service des nouvelles installations de la plateforme est planifiée pour fin décembre 2023.

Le planning indicatif de la phase REA est le suivant :

Synthèse

		juil.-22	août-22	sept.-22	oct.-22	nov.-22	déc.-22	janv.-23	févr.-23	mars-23	avr.-23	mai-23	juin-23	juil.-23	août-23	sept.-23	oct.-23	nov.-23	déc.-23	avr.-24	mai-24	juin-24
Phase	Zone	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18	M22	M23	M24
Phase 1	Parc Bal 1																					
Phase 1	Parc Bal 2																					
Phase 1	Faisceau RA																					
Phase 2	Acces NOVATRANS																					
Phase 2	Zone entrée																					
Phase 2	Cour Haute																					
Phase 2	Passerelle																					
Phase 3	Démolition Batiment Cour Basse																					
Phase 3	Cour Basse																					
Phase 3	Entée VL																					
Phase 3	Parc Bal 2																					
Attribution des lots après AMI																						
Montage, essais et déverminage portiques																						

2.4 Coût prévisionnel définitif de réalisation (AVP-PRO-DCE et REA)

Le montant du coût prévisionnel définitif de l'opération hors tranche optionnelle est 14 965 000 € aux CE de 12/2016, soit 16 832 000 € courants dont 15 982 000 € courants uniquement pour la phase REA objet de la présente convention.

Le détail de ce montant en euros constants est le suivant :

CPDR (€ constants CE 12-2016)			
Phases	AVP-PRO-DCE	REA	TOTAL
A- Indemnisations et maîtrise foncière	0	0	0
B- Travaux et fournitures (B1+B2+B3)	0	12 844 000	12 844 000
B1 - Achat.tx	0	12 800 000	12 800 000
B2 - Sécurité / Logistique)	0	44 000	44 000
B3 - Fournitures	0	0	0
C - Provision pour risque (PR)	0	642 000	642 000
D - Mission MOE	371 000	325 000	696 000
E - MOA - Missions externes	270 000	154 000	424 000
F - MOA	154 000	205 000	359 000
Total	795 000	14 170 000	14 965 000

Le détail du montant en euros courants est le suivant :

CPDR (€ courants)			
Phases	AVP-PRO-DCE	REA	TOTAL
A- Indemnisations et maîtrise foncière	0	0	0
B- Travaux et fournitures (B1+B2+B3)	0	14 461 000	14 461 000
B1 - Achat.tx	0	14 411 000	14 411 000
B2 - Sécurité / Logistique)	0	50 000	50 000
B3 - Fournitures	0	0	0
C - Provision pour risque (PR)	0	751 000	751 000
D - Mission MOE	396 000	366 000	762 000
E - MOA - Missions externes	290 000	174 000	464 000
F - MOA	164 000	230 000	394 000
Total	850 000	15 982 000	16 832 000

2.5 Echancier prévisionnel de dépenses phase REA

Selon la planification envisagée, soit une mise en service à fin décembre 2023, la production conduit à un besoin en financement en € courants de la phase REA de 15,982 M€ arrondi à 16 M€ courants.

La planification correspondante est la suivante en € courants :

Echancier prévisionnel de dépenses phase REA (€ courants)				
Années	2022	2023	2024	TOTAL
A- Indemnisations et maîtrise foncière	0	0	0	0
B- Travaux et fournitures (B1+B2+B3)	4 957 000	8 752 000	752 000	14 461 000
B1 - Achat.tx	4 940 000	8 722 000	749 000	14 411 000
B2 - Sécurité / Logistique)	17 000	30 000	3 000	50 000
B3 - Fournitures	0	0	0	0
C - Provision pour risque (PR)	0	0	751 000	751 000
D - Mission MOE	124 000	227 000	14 000	365 000
E - MOA - Missions externes	56 000	97 000	21 000	174 000
F - MOA	79 000	140 000	12 000	231 000
Total	5 216 000	9 216 000	1 550 000	15 982 000

Annexe 3 - Calendrier révisable des appels de fonds et Modèle d'état récapitulatif des dépenses relatifs à la tranche ferme du programme d'opérations

Calendrier révisable des appels de fonds de la présente CFI :

Date	Signature de la convention de financement (2021)	2022	2023	Solde (2024)	
% du besoin de financement	20 %	25%	50 %	5 %	100%
Etat	1 400 000€	1 750 000€	3 500 000€	350 000€	7 000 000€
Région	1 000 000€	1 250 000€	2 500 000€	250 000€	5 000 000€
Métropole	400 000€	500 000€	1 000 000€	100 000€	2 000 000€
Montant en € courants	2 800 000€	3 500 000€	7 000 000	700 000	14 000 000 €

Mails des interlocuteurs Région Aura pour les flux financiers :

benedicte.pollak@auvergnerhonealpes.fr

Mails des interlocuteurs Métropole de Lyon pour les flux financiers :

lmouronval@grandlyon.com

Boite De Service COMPTA-URBA compta-urba@grandlyon.com

Mails des interlocuteurs DREAL pour les flux financiers :

aurelie.brugiere@developpement-durable.gouv.fr amelie.faure@developpement-durable.gouv.fr

aff.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr

Mails des interlocuteurs SNCF Réseau pour les flux financiers :

fatima.dgaygui@reseau.sncf.fr

carine.buzy@reseau.sncf.fr

Modèle d'état récapitulatif des dépenses

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

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

Exemple de principe

Nom fournisseur	Poste de dépenses	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					HT euros
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.

Annexe 4 – Obligations de communication

Les partenaires conviennent que toute communication réalisée par le Maître d'ouvrage SNCF Réseau sur l'opération puisse souligner leur engagement commun, et soit effectuée selon un esprit équilibré et dans le respect de l'implication de chacun.

Clauses communication de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Nature des obligations de Communication	Temporalité
Si SNCF Réseau dispose d'un site ou page internet dédié(e) à l'opération : il devra mentionner le soutien régional + Logo (version Logo Partenaire) si possible en page d'accueil du site (avec échange de lien avec le site de la Région https://www.auvergnerhonealpes.fr/).	Au lancement et durant tout le projet
Chaque fois que SNCF Réseau communique sur ses propres supports de communication (magazine, plaquettes et panneaux d'information, flyers, site web, newsletters, réseaux sociaux, blog, dossiers de presse, supports pédagogiques, PowerPoint, stand, kakémonos, rapports d'activité, expositions, etc.) auprès du public, des bénéficiaires finaux du projet, ou bien de la presse : le montant du financement régional ainsi que le logo devront apparaître.	Durant la réalisation du projet
Apposition sur le site du Projet d'une signalétique spécifique (bâche ou panneau de grande taille : 1m x 2m ou 3m x 4 selon les cas) avec présentation du projet, et mention du soutien régional + Logo. La fabrication du support relève du maître d'ouvrage selon les visuels types fournis en exemple en annexe 2 et en utilisant le nouveau Bloc Marque téléchargeable sur le site Web de la Région : https://www.auvergnerhonealpes.fr/subventions-visibilite	Au lancement et durant tout le projet
- Si présence d'un panneau de chantier (autorisation d'urbanisme) : SNCF Réseau devra faire apparaître le Bloc Marque constitué du Logo de la Région et du message suivant : « La Région soutient votre projet » (ou équivalent) - Le fichier du Bloc Marque est disponible sur le site web de la Région (rubrique Subventions : https://www.auvergnerhonealpes.fr/subventions-visibilite) La conception et la pose du panneau sont à la charge de SNCF Réseau.	Au lancement et durant tout le projet.
Chaque fois que SNCF Réseau organise une manifestation (type pose de première pierre, porte ouverte, inauguration, remise d'un équipement, conférence de presse, etc...) : il associera la Région à son organisation (fixation de la date, etc..) en tant que puissance invitante et devra citer le soutien régional. Les invitations pourront mentionner l'adresse mél dédiée : invitations@auvergnerhonealpes.fr	Durant la réalisation du projet

La Région se réserve la possibilité d'apposer un ou plusieurs panneaux Région complémentaires mentionnant son soutien financier au projet. Le maître d'ouvrage est associé au choix d'implantation. La fabrication et la pose du panneau sont à la charge de la Région.

Clause communication de l'Etat :

Les supports de communication devront respecter la charte graphique « France Relance ».