



Convention

relative au financement des travaux d'électrification
de la ligne Paris-Troyes

Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes

Tranche 3 : travaux principaux.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Conditions particulières

GEREMI - compte F58185	ARCOLE	GCF 2300167 T3
------------------------	--------	----------------

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'État, représenté par Monsieur Jacques WITKOWSKI, Préfet de la région Grand Est et Monsieur Marc GUILLAUME, Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris ;

Ci-après désigné « **L'État** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Franck LEROY agissant en vertu de la délibération n° 26CP-154 du 30 janvier 2026 de la commission permanente du Conseil Régional ;

Ci-après désignée « **La Région Grand Est** »

La Région Île-de-France, représentée par la Présidente du Conseil Régional, Madame Valérie PECRESSE agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA de la commission permanente du Conseil Régional ;

Ci-après désignée « **La Région Île-de-France** »

Le Département de la Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Jean-François PARIGI agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Départemental ;

Ci-après désigné « **Le Département de la Seine-et-Marne** »

Le Département de l'Aube, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Philippe DALLEMAGNE agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Départemental ;

Ci-après désigné « **Le Département de l'Aube** »

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur François BAROIN agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Communautaire ;

Ci-après désigné « **Troyes Champagne Métropole** »

La Ville de Troyes, représenté par le Maire de Troyes, Monsieur François BAROIN agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Municipal ;

Ci-après désignée « **La Ville de Troyes** »

La Communauté de Communes du Nogentais, représentée par la Présidente de la Communauté de Communes, Madame Raphaële LANTHIEZ agissant en vertu de la délibération n° 25-101 du 08 décembre 2025 du Conseil Communautaire ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes du Nogentais** »

La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, représentée par le Président de la Communauté de Communes, Monsieur Eric VUILLEMIN agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Communautaire ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine** »

La Ville de Nogent-sur-Seine, représentée par la Maire de Nogent-sur-Seine, Madame Estelle BOMBERGER-RIVOT agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Municipal ;

Ci-après désignée « **La Ville de Nogent-sur-Seine** »

La Ville de Romilly-sur-Seine, représentée par le Maire de Romilly-sur-Seine, Monsieur Adam DA MOTA agissant en vertu de la délibération n° XXXXXX du JJ/MM/AA du Conseil Municipal ;

Ci-après désignée « **La Ville de Romilly-sur-Seine** »

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 Madame Anne BOSCH-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-et-Marne, le Département de l'Aube, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, la Commune de Nogent-sur-Seine et la Commune de Romilly-sur-Seine 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 n°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°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- La convention de financement des études relatives à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes signée le 30 novembre 2009 et son premier avenant signé le 23 octobre 2013,
- Le protocole relatif au financement des travaux de l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes signé le 13 septembre 2016,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes – Phases 0 et 1- Tranche 1 - Romilly-Coubert - OA - COFI1 » en date du 19 mars 2018,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°2 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 2 décembre 2020,
- L'avenant n°3 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 3 avril 2023,
- L'avenant n°4 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 17 octobre 2025,
- L'arrêté inter-préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 portant déclaration d'utilité publique, au profit de Réseau Ferré de France, des travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin ;
- L'arrêté du 27 décembre 2018 portant prorogation de la validité de la déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 relative aux travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes, de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin,
- La convention relative au financement de la phase anticipée des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes du 28 juillet 2021,
- La convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 25 mai 2022,
- La décision de la commission européenne du 7 juillet 2022 relative à la sélection des projets suite aux appels à projets 2021 dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe conformément à la décision d'exécution C(2021) 5763,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 5 avril 2023,

- La convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 2 : travaux principaux, en date du 29 octobre 2025,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024,
- La délibération n° 26CP-154 de la commission permanente du Conseil Régional Grand Est du 30 janvier 2026 approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX de la commission permanente du Conseil Régional Île-de-France du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Départemental de Seine-et-Marne du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Départemental de l'Aube du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Troyes du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Maire à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Nogentais du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération n° 25-101 du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine du 08 décembre 2025 approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Nogent-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant sa Maire à la signer,
- La délibération n° XXXXXXXX du Conseil Municipal de la Ville de Romilly-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 3 : travaux principaux et autorisant son Maire à la signer.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	11
ARTICLE 2.	MAÎTRISE D'OUVRAGE	11
ARTICLE 3.	DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE D'ELECTRIFICATION DU VOLET « DEVELOPPEMENT » TRANCHE 3.....	11
ARTICLE 4.	DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION	12
ARTICLE 5.	MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 3	12
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DES TRAVAUX DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 3	12
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	12
6.1.1	Coût des travaux aux conditions économiques de référence	12
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation (euros courants)	13
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	13
6.3	GESTION DES ÉCARTS	14
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	14
7.1	MODALITÉS D'APPELS DE FONDS	14
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	16
7.3	DÉLAIS DE CADUCITÉ	16
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	17
ANNEXES		

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

La nouvelle offre liée aux lignes à grande vitesse (LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône) a eu un impact important sur l'évolution de la desserte de l'axe Paris-Est / Mulhouse-Ville. Les liaisons Paris-Mulhouse et Paris-Belfort se sont reportées sur cette offre. En conséquence, cette nouvelle carte ferroviaire a contribué à la redéfinition de l'utilisation de la ligne Paris-Troyes.

Contrairement à d'autres axes classiques dédoublés par des lignes à grande vitesse, la ligne Paris-Troyes et au-delà constitue la seule liaison ferroviaire pour les agglomérations situées entre Paris et Vesoul. Ces fonctions radiales et interrégionales s'en trouvent renforcées. Cet axe structurant de l'Est du bassin parisien et de la Champagne-Ardenne reste aujourd'hui la seule radiale ferroviaire non électrifiée du bassin parisien.

C'est dans ce contexte que le projet d'électrification de Gretz-Armainvilliers à Troyes, projet de modernisation et d'aménagement du territoire a trouvé son origine.

Ce projet d'électrification est conforme à l'objectif de modernisation du réseau ferré fixé par le Grenelle de l'Environnement, qui définit ainsi l'objectif d'amélioration de la qualité des dessertes en dehors du réseau à grande vitesse.

Par l'électrification de cette ligne, les collectivités et SNCF-Réseau participent aux objectifs de ce Grenelle de l'Environnement qui vise notamment, pour le transport des voyageurs, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à accroître l'efficacité énergétique.

Le projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes contribue :

- à l'attractivité du transport ferroviaire par l'amélioration et la fiabilisation des temps de parcours des dessertes locales et régionales et par une amélioration de la qualité du service vis-à-vis des voyageurs,
- à l'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne grâce à l'utilisation de matériels électriques,
- à l'amélioration du cadre de vie :
 - Par l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des pollutions atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre,
 - Par la réduction des nuisances sonores en gare et le long de la ligne,
 - Par le remplacement à terme de tous les trains thermiques par des matériels électriques (ou bi-mode) modernes et plus confortables.

Ce projet structurant participe également à l'attractivité et au développement des territoires desservis grâce à :

- des transports ferroviaires durables en adéquation avec le développement du territoire,
- des transports ferroviaires performants en adéquation avec l'image des territoires desservis.

L'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de l'Aube, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Commune des Portes de Romilly-sur-Seine, la Ville de Nogent-sur-Seine, la Ville de Romilly-sur-Seine et SNCF-Réseau ont confirmé en 2009 leur volonté commune de réaliser l'électrification complète des sections de ligne Gretz-Armainvilliers / Troyes et Longueville / Provins.

Cet accord, sous la forme d'une convention d'application des CPER (Contrats de Plan État-Région) 2007-2014, a permis de lancer l'actualisation des études d'avant-projet réalisées entre 2001 et 2003 et d'engager les études pour définir les conditions de réalisation des travaux.

En 2011, le protocole relatif au financement complémentaire de ces travaux d'électrification est venu compléter le financement du projet en Île-de-France à hauteur de celui mobilisé en Champagne-Ardenne.

L'enquête publique a été réalisée en 2013 et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a été prononcée le 27 janvier 2014.

En 2015, dans la continuité des CPER précédents, le projet a été inscrit dans les CPER 2015-2020 des régions Champagne-Ardenne et Île-de-France.

Suite à la mission confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a porté son choix sur une première phase de travaux d'électrification en Seine-et-Marne entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine et de l'antenne de Longueville-Provins complétée dans l'Aube par des travaux d'aménagement de ponts route à Romilly-sur-Seine et Troyes en anticipation de la seconde phase (Nogent-sur-Seine / Troyes).

Ce choix a été entériné lors du comité de pilotage du 05 octobre 2015.

En mars 2016, le Département de la Seine-et-Marne a fait part de son accord pour contribuer au financement de cette opération.

Les principes et les modalités de réalisation et de financement des deux phases de ce projet ont été définis dans un protocole de financement signé par l'ensemble des Parties le 13 septembre 2016. L'évaluation du coût du projet en deux phases successives a été établie à 242 M€ aux conditions économiques de juin 2010 (phase 1 : 140 M€, phase 2 : 102 M€) et à 320 M€ aux conditions de réalisation (phase 1 : 179 M€, phase 2 : 141 M€).

En mars 2018, une convention financière d'un montant de 74,616 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 1 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, une convention financière d'un montant de 101,93 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 2 de la phase 1 du projet. Elle a été modifiée par deux avenants (janvier 2019 et décembre 2020).

En avril 2023, un avenant n°3 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant d'un montant de 15,36 M€ courants permet d'accorder une subvention complémentaire en faveur des travaux d'électrification de la phase 1 au titre :

- du dépassement du coût d'objectif de l'opération,
- de la prise en compte de l'évolution des conditions économiques, par application aux montants dépensés, de l'indice professionnel TP01 définitif.

La mise en service de l'électrification de la phase 1 a eu lieu le 29 août 2022.

Le solde de l'opération phase 1 a fait l'objet d'un avenant n°4, à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1, d'un montant de 7,109 M€ courants.

La phase 2 de ce projet (Nogent-sur-Seine / Troyes) s'inscrit dans un contexte d'une attente forte de l'État et des collectivités d'un engagement rapide des études de projet et des travaux de cette phase.

Aussi, afin de permettre à SNCF Réseau un engagement anticipé de ces études et notamment de la réalisation des acquisitions des données d'entrée, l'État a financé à 100% cette phase anticipée pour un montant de 2 993 583 € HT courants. Cet engagement a été formalisé dans la convention de financement bilatérale État-SNCF Réseau signée le 28 juillet 2021. Ce financement a été pris en compte et déduit de la participation de l'État au titre de la convention de la phase principale des études de projet de la phase 2 signée le 25 mai 2022, afin de respecter les clés de financement définies dans le protocole de financement de 2016.

De même, en cohérence avec l'objectif de rendre concret le projet pour le territoire et de sécuriser le planning des travaux, le principe d'une convention de financement pour la réalisation anticipée de certains travaux a été acté et validé lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, pour une mise en œuvre en deux étapes :

- une première étape concerne le financement d'une première partie des dépenses de ces travaux anticipés permettant de réaliser les premières acquisitions foncières ainsi notamment que les travaux et l'aménagement de la base travaux de Romilly-sur-Seine.
- une seconde étape concerne le financement d'une seconde partie des dépenses de réalisation anticipée des travaux préparatoires, que les partenaires se sont engagés à financer en 2023.

Par conséquent, afin de mettre en œuvre la décision du comité de pilotage du 20 juillet 2022, un avenant n°1 à la convention de financement de la phase principale des études de projet de la phase 2 a été signé le 5 avril 2023 et intègre :

- d'une part, les premières dépenses de travaux préparatoires précités,

- d'autre part, l'impact lié à l'évolution des modalités d'indexation des coûts du fait du contexte inflationniste constaté depuis début 2022,
- ainsi que le concours financier obtenu de l'Union Européenne pour les études.

La seconde partie de ces travaux fait l'objet de la convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

La mise en œuvre du planning optimisé de la phase REA, dont le scénario d'une mise en service en août 2028 a été entériné lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, se traduit par un « chevauchement » de la fin des études de projet et le début de la phase de réalisation.

En effet, le respect du planning général de l'opération a nécessité une anticipation de la phase de réalisation avec des travaux préparatoires, des consultations pour les marchés de travaux et des commandes de matières dès début 2024.

En attendant de pouvoir établir un plan de financement basé sur le montant estimatif de la phase de réalisation issu des études de projet, il a été nécessaire de réactualiser la dernière estimation de ce montant issu du protocole de financement de 2016 (basée sur les études avant-projet de 2011), à savoir 102 M€ constants (CE 06/2010), soit 141 M€ courants. Or, le coût de l'opération estimé à dire d'expert a très significativement augmenté en comparaison à celui du protocole et, s'établit à 190,6 M€ constants (CE 06/2010) soit 306,9 M€ courants. Ce montant intégrait à date, à la fois les dépenses d'électrification (développement) ainsi que les dépenses induites des travaux de régénération de la ligne. Les dépenses de régénération ont donc été intégrées à date, à hauteur d'un montant total de 30 581 755 € courants, successivement dans les trois conventions suivantes :

- la convention études de projet modifiée par avenant n°1 : 1 379 968 €,
- la convention REA anticipée : 2 345 033 €,
- la convention REA tranche 1 : 26 856 754 €.

La présentation de l'évolution prévisionnelle des coûts de la réalisation des travaux a été faite aux partenaires lors d'un atelier dédié en date du 31 mai 2023. Les partenaires ont souhaité qu'un conventionnement par tranche soit étudié.

Ce principe de conventionnement a été présenté aux partenaires lors d'un atelier dédié suivi d'un comité opérationnel le 21 juin 2023. Le principe envisagé était le suivant :

- une convention tranche 1, qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2024 dont le montant (58,2 M€ constants (CE 06/2010) soit 88,2 M€ courants) issu de l'estimation à dire d'expert devait être réajusté à l'issue des études de projet,
- une convention tranche 2 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2025 dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet,
- une convention tranche 3 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2026 et au-delà dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet.

Lors du comité de pilotage du 7 juillet 2023, les partenaires ont donné leur accord de principe pour l'instruction et la validation par leurs organes délibérants respectifs d'une convention de financement tranche 1 de 88,2 M€ courants à intervenir en 2023 afin de financer les besoins de la phase réalisation en 2024 et pour tenir l'objectif d'une mise en service en août 2028. Ce financement a été pris en compte dans les volets mobilité des CPERs des régions Île-de-France et Grand Est. Cette convention tranche 1 a été signée et notifiée le 28 février 2024.

Les résultats des études de projet ont été présentés aux partenaires lors d'un atelier dédié le 11 juin 2024.

Au terme de ces études, les travaux à réaliser par SNCF Réseau en anticipation de certains travaux de régénération et à financer sur fonds propres ont été exclus du périmètre du projet. Le programme fonctionnel de la phase 2 porte désormais uniquement sur le volet « développement » (électrification) de ce projet.

Les estimations de ce volet « développement » issues des études de projet et tenant compte de l'évolution de l'actualisation des indices TP01 et ING s'établissent à 266,5 M€ courants dont 94,2 M€ sont déjà financés au titre des engagements des conventions de financement antérieures.

Le principe de conventionnement du montant des travaux restant à financer de 172,3 M€ courants a été présenté aux cofinanceurs lors du comité opérationnel du 10 juillet 2024. Ce principe reposait sur :

- une convention tranche 2 couvrant les travaux, les dépenses et les marchés 2025, convention à travers laquelle les dépenses de régénération de 30 581 755 € précitées ont été retirées du périmètre conventionnel, de sorte que la tranche 2 ne concerne désormais que le périmètre « développement » (électrification),
- une convention tranche 3 couvrant les travaux, les dépenses et les marchés 2026 et au-delà, objet de la présente convention.

Dans le même temps et suite à la demande conjointe des Régions Île-de-France et Grand Est formulée dans un courrier cosigné du 27 juin 2023, l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) a mené une expertise sur :

- l'explication de l'évolution du montant de la phase travaux issu des études projet par rapport au protocole de financement de 2016,
- la justesse et la fiabilité de ce coût prévisionnel.

Les premières conclusions de cette expertise ont été présentées aux partenaires lors du comité opérationnel du 10 juillet 2024 au terme duquel les partenaires ont demandé que l'expertise IGEDD soit présentée en comité de pilotage.

Lors du comité de pilotage du 13 septembre 2024, l'expertise IGEDD a donc été présentée aux partenaires financiers, lesquels partenaires ont pris acte :

- du nouveau montant estimatif des travaux de la phase 2 issu des études de projet (266 493 551 € courants) et portant uniquement sur le volet « développement » de ce projet, conforté par l'expertise de l'IGEDD,
- du montant des travaux restant à financer déduction faite des engagements antérieurs déjà attribués (172 251 453 € courants),
- du financement de ce montant de 172 251 453 € en deux tranches dont une tranche 2 d'un montant de 90 864 684 € courants et une tranche 3 d'un montant prévisionnel de 81 386 769 M€ courants, objet de la présente convention. En tenant compte de l'évolution de l'actualisation des indices TP01 et ING, ce montant s'établi à 78 037 703 € courants.

La présente convention formalise donc l'accord des parties pour le financement des travaux de la phase 2 - tranche 3 du projet d'électrification de la ligne Paris Troyes - section Nogent-sur-Seine - Troyes.

Programme de travaux « développement » (électrification) de la phase 2	Actes de financement	Coût prévisionnel en € HT courants
Travaux préparatoires anticipés	Avenant études projet (Convention n° 2200056)	1 706 280 €
	Convention REA anticipée (Convention n°2300077)	589 399 €
Phase opérationnelle travaux tranche 1	Convention tranche 1 (Convention n°2300167)	61 364 664 €
Phase opérationnelle travaux tranche 2	Convention tranche 2 (Convention n°2300167 T2)	121 446 439 €
Phase opérationnelle travaux tranche 3	Objet de la présente convention de financement	78 037 703 €
Total		263 144 485 €

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir la consistance de la phase opérationnelle tranche 3 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 section Nogent-sur-Seine - Troyes, les délais de réalisation, l'assiette de financement et le plan de financement de ces travaux.

Ces conditions particulières 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. MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage de la phase opérationnelle tranche 3 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État.

ARTICLE 3. DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE D'ELECTRIFICATION DU VOLET « DEVELOPPEMENT » TRANCHE 3

Le programme fonctionnel du volet « développement » Phase 2 est décomposé de la manière suivante:

- les travaux préparatoires anticipés,
- la phase opérationnelle tranche 1,
- la phase opérationnelle tranche 2,
- la phase opérationnelle tranche 3.

Concernant, la phase opérationnelle tranche 3, objet de la présente convention, elle comprend notamment :

- les engagements liés aux marchés et commandes à lancer en 2026 et au-delà (travaux d'adaptation des ouvrages d'art programmés en 2027, ...),
- la réalisation principale des travaux suivants et à couvrir les dépenses associées :
 - les travaux d'adaptation des ouvrages d'art,
 - la poursuite des travaux caténaires lot 1 et 2,
 - la poursuite des travaux de la sous-station de Saint-Mesmin,
 - les travaux de maîtrise de la végétation,
 - les essais relatifs à la mise en service de l'électrification (raccordement de la sous-station, IFTE, ...).
- les dépenses suivantes pour 2026 et au-delà :
 - les acquisitions foncières au titre de l'adaptation des ouvrages d'art,
 - les dépenses de Sécurité Logistique,
 - les dépenses de maîtrise d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le détail du programme fonctionnel du volet « développement » des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine – Troyes est joint en **Annexe 2**.

ARTICLE 4. DÉLAI PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION

La durée prévisionnelle de la phase opérationnelle tranche 3 d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes de réalisation des travaux (y compris les procédures marchés associées : élaboration du dossier de consultation des entreprises et appels d'offres) est de quarante-deux (42) mois à compter du 1^{er} janvier 2026.

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.

Dans l'hypothèse où la présente convention de financement serait signée après le 31 mai 2026, SNCF Réseau ne peut plus garantir le respect du calendrier prévisionnel ci-avant. En conséquence et au besoin, un avenant devra être approuvé ultérieurement par les signataires pour réajuster le calendrier et éventuellement le besoin de financement.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 3

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, le suivi de la phase opérationnelle tranche 3 objet de la présente convention est organisé comme suit et conformément à l'article 8 du protocole de financement du 13 septembre 2016.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage (COPIL) placé sous la présidence du Préfet coordonnateur (Préfet de la Région Grand Est) ou de son représentant qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité opérationnel (COMOP) sur les aspects techniques et financiers placé sous la présidence de la DREAL Grand Est.

Le COMOP spécifique aux travaux objet de la présente convention, constitué des représentants de l'ensemble des financeurs et de SNCF Réseau se réunira à échéance semestrielle ou dès qu'une alerte le justifiera. A minima une fois par an, un bilan global d'étape des travaux sera réalisé sur l'avancement physique des travaux, les coûts, la tenue des délais et les financements disponibles.

Le comité de pilotage aura pour objet :

- d'informer les financeurs de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.
- d'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque, notamment financier.

Le comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Chacun des financeurs est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES TRAVAUX DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 3

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des travaux aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de la phase opérationnelle tranche 3 est fixé à **57 060 300 € HT** constants aux conditions économiques de juin 2010 (CE 06/2010). Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation (euros courants)

Le besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour la présente Phase, et des éventuelles modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01.

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu d'avril 2025 :

indice ING : 134,40

indice TP01 : 131,40

et d'un taux d'indexation de :

pour l'indice ING : 2% en 2025 et 2026 et 2,2% en 2027 et au-delà

pour l'indice TP01 : 2% en 2025, 2,3% en 2026 et 2,5% en 2027 et au-delà,

le besoin de financement de la phase opérationnelle tranche 3 est évalué à **78 037 703 €** courants HT.

Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

6.2 Plan de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de la phase opérationnelle tranche 3 selon les clés de répartition suivantes :

Phase opérationnelle tranche 3	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Total
	En Grand Est		En Île-de-France		
État	18 %	14 046 786,54 €	25 %	19 509 425,75 €	33 556 212,29 €
Régions	18 %	14 046 786,54 €	23,215 %	18 116 452,75 €	32 163 239,29 €
Départements *	7 %	5 462 639,21 €	1,785 %	1 392 973,00 €	6 855 612,21 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	6,015 %	4 693 967,84 €			4 693 967,84 €
Ville de Troyes	0,857 %	668 783,11 €			668 783,11 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,043 %	33 556,21 €			33 556,21 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,043 %	33 556,21 €			33 556,21 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,021 %	16 387,92 €			16 387,92 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,021 %	16 387,92 €			16 387,92 €
SNCF Réseau	0 %	0€	0 %	0 €	0€
Total	50 %	39 018 851,50 €	50 %	39 018 851,50 €	78 037 703,00 €

* : Département de l'Aube en Grand Est et Département de Seine-et-Marne en Île-de-France.

La clé de répartition prévalant, les montants du besoin de financement en € courants sont corrélés à ces clés de répartition.

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

6.3 Gestion des écarts

En complément des dispositions de l'article 7.1 des conditions générales jointes en Annexe 1 et sans préjudice de l'accord de la Région Ile-de-France, il est précisé qu'en cas de risque de dépassement du besoin de financement, lié à une croissance supérieure à l'évolution prévisionnelle des indices TP01 et ING indiquée à l'article 6.1.2 de la présente convention de financement, les cofinanceurs s'engagent à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un avenant à la présente convention sera proposé aux cofinanceurs sur cette base.

Par ailleurs, indépendamment des dispositions ci-avant, en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent, le maître d'ouvrage informe préalablement les cofinanceurs et les sollicite :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- pour la modification, à objectifs constants, de la consistance du programme des études et/ou des travaux

Un avenant à la présente convention sera proposé aux cofinanceurs sur cette base.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités de versement pour l'ensemble des financeurs hors Région Île-de-France sont les suivantes :

En dérogation aux dispositions prévues à l'article 8.2 des conditions générales (§ appels de fonds et solde), les modalités suivantes s'appliquent au titre de la fonctionnalité globale des programmes de travaux objets des quatre conventions de financement suivantes :

- la convention n°2200056 relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes, modifiée par avenant n°1 en date du 5 avril 2023, qui comprend une partie travaux ;
- la convention n°2300077 relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023 ;
- la convention n°2300167 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024 ;
- la convention n°2300167 T2 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 2 : travaux principaux en date du 29 octobre 2026,

les appels de fonds prévus dans ces dernières se poursuivent sur la base du programme fonctionnel global du volet « développement » détaillé en Annexe 2 de la présente convention.

Concernant les quatre conventions de financement antérieures citées ci-avant, il sera possible d'appeler pour chacune un acompte portant le cumul des appels de fonds jusqu'à 100% du financement, sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées.

Pour la présente convention de financement, les appels de fonds sont réalisés selon les dispositions prévues à l'article 8.2 des conditions générales (§ appels de fonds et solde).

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en Annexe 3. Cet échéancier s'applique à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité opérationnel prévu à l'article 5.3 précédent.

Par ailleurs, SNCF Réseau adressera à la Région Grand Est, lors du solde de la présente convention de financement, une attestation indiquant la date de mise en service des études et/ou travaux objet de la présente convention de financement, ainsi que la durée d'amortissement du poste de dépenses le plus important financé par ladite convention. Cette attestation sera jointe au relevé définitif des dépenses comptabilisées.

Les modalités de versement de la Région Île-de-France sont les suivantes :

En dérogation aux dispositions prévues à l'article 8.2 des conditions générales (§ appels de fonds et solde, délai de paiement) :

- Au titre de la fonctionnalité globale des programmes de travaux objets des quatre conventions de financement suivantes :
 - la convention n°2200056 relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes, modifiée par avenant n°1 en date du 5 avril 2023, qui comprend une partie travaux ;
 - la convention n°2300077 relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 14 décembre 2023 ;
 - la convention n°2300167 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art en date du 28 février 2024 ;
 - la convention n°2300167 T2 relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes Tranche 2 : travaux principaux en date du 29 octobre 2026,

les appels de fonds prévus dans ces dernières se poursuivent sur la base du programme fonctionnel global du volet « développement » détaillé en Annexe 2 de la présente convention.

- Les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation d'appels de fonds, par le maître d'ouvrage. Le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une opération inscrite au volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.
- Le versement du ou des acomptes est effectué sur présentation d'un état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention et d'un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature exacte des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation, le nom du fournisseur et le montant des dépenses réalisées.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application de la clé de financement définie dans le plan de financement de la présente convention. Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

- Le versement du solde est effectué après achèvement des travaux couverts par la présente convention et sur présentation par le maître d'ouvrage du relevé final des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents précités signés par le représentant du maître d'ouvrage dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage. La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 de son règlement budgétaire et financier. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions précitées relatives au plafonnement des acomptes s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

- Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des appels de fonds appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de la Région IDF à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini dans le présent article et dans le respect des délais mentionnés à l'article 7.3 des conditions particulières. Dans la mesure du possible, la Région fera ses meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

Les dates et les références de mandatement seront portées par écrit à la connaissance du bénéficiaire, éventuellement sous format électronique.

7.2 Domiciliation de la facturation

Les modalités de facturation des appels de fonds sont précisées en **Annexe 3**.

Pour l'État en Grand Est, le comptable assignataire de la dépense est la Direction Régionale des finances publiques du Grand Est (DRFIP) et du département du Bas-Rhin.

Pour l'État en Île-de-France, le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques du Val-de-Marne.

7.3 Délais de caducité

Pour les financeurs hors Région Île-de-France et Département de la Seine-et Marne :

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 12 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, 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,
- Dans un délai de 24 mois, à compter de la date de fin de réalisation des travaux objet de la présente convention de financement et indiquée en Annexe 2 de la présente convention de financement, si le maître d'ouvrage n'a pas fourni l'ensemble des pièces justificatives permettant de solder l'opération.

Toute modification de la date de fin de réalisation des études et/ou des travaux fera l'objet d'un courrier justifiant cette modification, adressé par SNCF Réseau à l'attention des co-financeurs.

De la même manière, si les pièces justificatives ne pouvaient pas être fournies dans le délai de 24 mois fixé ci-dessus, SNCF Réseau adressera aux cofinanceurs un courrier justifiant cette impossibilité et indiquant le nouveau délai dans lequel les pièces justificatives pourront être transmises.

Pour la Région Île-de-France :

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales :

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération

d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci-avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

Pour le Département de Seine-et-Marne :

En dérogation des dispositions de l'article 10 des conditions générales :

Conformément au règlement budgétaire du Département de Seine-et-Marne, la demande de versement relative au premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de trois (3) ans à compter de la date de délibération attributive de la subvention. Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, l'engagement financier n'ayant pas fait l'objet d'une demande particulière de versement par le maître d'ouvrage dans le délai imparti est réputé caduc.

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 à :

Pour l'État en Île-de-France :

Adresse : DRIEAT Île-de-France
Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière
21-23 rue Miollis
75732 Paris Cedex 15
E-mail : spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Pour l'État en Grand Est :

Adresse : DREAL Grand Est
Service Transports / Pôle Mobilité
14 rue du bataillon de marche n°24
BP 10001
67050 Strasbourg Cedex
E-mail : mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv

Pour la Région Île-de-France :

Adresse : Région Île-de-France
2, rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
E-mail: depot.subvention@iledefrance.fr

Pour la Région Grand Est :

Adresse : Région Grand Est
1, place Adrien ZELLER
B.P. 91006 / F

67070 Strasbourg Cedex
E-mail : didier.kurz@grandest.fr

Pour le Département de l'Aube :

Adresse : Conseil Départemental de l'Aube
2, rue Pierre Labonde
BP 394, 10026 Troyes Cedex
E-mail : malo.blanchard@aube.fr

Pour le Département de la Seine-et-Marne :

Adresse : Conseil Départemental de Seine-et-Marne
Hôtel du Département
12, rue des Saints-Pères
CS 50377
77010 Melun Cedex 10

E-mail : virginie.mazaud@departement77.fr
christophe.biziere@departement77.fr

Pour l'Agglomération Troyes Champagne Métropole :

Adresse : Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
1, place Robert Galley BP 9
10001 Troyes Cedex

E-mail : sandra.bichet@troyes-cm.fr

Pour la Ville de Troyes :

Adresse : Monsieur le Maire de Troyes / Direction des Finances
Place Alexandre Israël BP 767, 10026 Troyes Cedex

E-mail : monsieurlemaire@ville-troyes.fr
copie à s.jamard@ville-troyes.fr

Pour la Communauté de Communes du Nogentais :

Adresse : Communauté de communes du Nogentais
16-18 avenue du Général de Gaulle
10401 Nogent-sur-Seine Cedex

E-mail : contact@ccdunogentais.fr
fanny.couto@ccdunogentais.fr

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine :

Adresse : Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine
9bis, place des Martyrs
10100 Romilly-sur-Seine

E-mail : cc.portesderomilly@ccprs.fr
arnold.messie@ccprs.fr

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine :

Adresse : Mairie de Nogent-sur-Seine
27 grand rue Saint-Laurent
10400 Nogent-sur-Seine

E-mail : roberto.botelho@nogentsurseine.fr
valerie.pottier@nogentsurseine.fr
secretariat.general@nogentsurseine.fr

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine :

Adresse : Mairie de Romilly-sur-Seine
1, rue de la Boule d'Or
10100 Romilly-sur-Seine

E-mail : infos@ville-romilly-sur-seine.fr
s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr

Pour SNCF Réseau :

Adresse : Eve SILBERSTEIN
Directrice territoriale Grand Est
15 rue de Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex

E-mail : eve.silberstein@reseau.sncf.fr

La présente convention de financement est établie en treize exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait,

A , le

Pour SNCF Réseau

La Directrice Générale Finances et Achats

Anne BOSCHE-LENOIR

Fait,

A , le

Pour l'État en région Grand Est
Le Préfet de la région Grand Est

Amaury DE SAINT-QUENTIN

Fait,

A , le

Pour l'État en région Île-de-France

Le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,

Marc GUILLAUME

Fait,

A , le

Pour la Région Île-de-France
La Présidente du Conseil Régional

Valérie PECRESSE

Fait,

A , le

Pour la Région Grand Est
Le Président du Conseil Régional

Franck LEROY

Fait,

A , le

Pour le Département de la Seine-et-Marne
Le Président du Conseil Départemental

Jean-François PARIGI

Fait,

A , le

Pour le Département de l'Aube

Le Président du Conseil Départemental

Philippe DALLEMAGNE

Fait,

A , le

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
Le Président de la Communauté d'Agglomération

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Ville de Troyes
Le Maire

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Communauté de Communes du Nogentais
La Présidente de la Communauté de Communes

Raphaële LANTHIEZ

Fait,

A , le

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine
Le Président de la Communauté de Communes

Eric VUILLEMIN

Fait,

A , le

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine
La Maire

Estelle BOMBERGER-RIVOT

Fait,

A , le

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine
Le Maire

Adam DA MOTA

Convention relative au financement des travaux
d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 3 : travaux principaux.
(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 1

Conditions générales



Convention de financement

Annexe 1 : Conditions Générales Financiers publics

SOMMAIRE

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

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

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

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

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

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

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

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

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

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aléas exceptionnels :

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

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

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

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

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

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

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

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

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

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSIION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

Convention relative au financement des travaux
d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 3 : travaux principaux.
(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 2

**Caractéristiques de l'opération :
coût, fonctionnalités, délais**

HYPOTHESES STRUCTURANTES PRISES EN COMPTE DANS LE COUT ESTIMATIF

La présente annexe a pour objet de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, au titre des travaux de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du volet « développement » du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes, les hypothèses prises en compte dans le coût estimatif, les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles.

➤ Le programme fonctionnel du volet « développement » de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine - Troyes) du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes :

- Description du site et des installations existantes :

La section de ligne de Nogent-sur-Seine (km 110,349) à Troyes (km 166,193) est à double-voie de classe UIC5.

Cette section est équipée en majorité de Longs Rails Soudés (LRS) posés sur des traverses béton. La vitesse maximale de la ligne est de 160 km/h.

Cette section de ligne est équipée de la liaison GSM-R (Global system for mobiles –Railways) avec les trains (radio sol-train).

Outre les voies principales (Voie 1 et voie 2) entre Nogent-sur-Seine et Troyes affectées à la circulation des trains de voyageurs et fret, cette section de ligne comporte :

- Des voies à quai :
 - Nogent-sur-Seine : voies 1 et 2,
 - Romilly-sur-Seine : voies 1, 2, 3 et 5,
 - Troyes : voies 1, 2, A et B ;
- Des voies de service (VS) affectées à la manœuvre / au stationnement / au remisage :
 - Nogent-sur-Seine : faisceau impair (trafic Fret), faisceau pair (trafic Fret, mainteneur),
 - Romilly-sur-Seine : faisceau impair (trafic Fret, mainteneur), faisceau pair (trafic Fret, accès Technicentre),
 - Barberey-Saint-Sulpice : faisceau réception (trafic Fret),
 - La Chapelle-Saint-Luc : faisceau formation et faisceau départ (trafic Fret), Faisceau de Preize (trafic Fret, mainteneur),
 - Troyes : faisceau impair (mainteneur), faisceau pair (trafic Voyageurs) ;
- Des Installations Terminales Embranchées (ITE) :
 - Nogent-sur Seine (3),
 - Châtres (2),
 - Troyes (1).

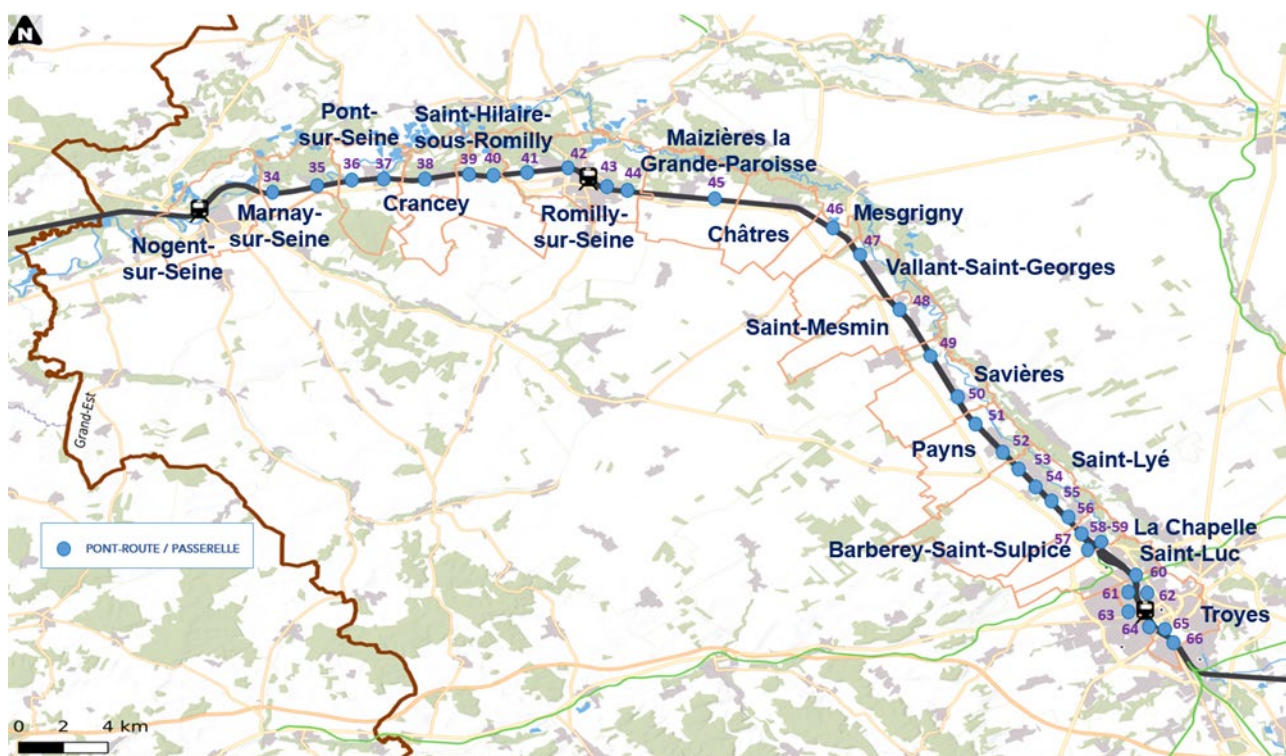
L'espacement des trains est assuré par du :

- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) à Circuit de Voie (CDV) de Nogent-sur-Seine à Romilly-sur-Seine,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Romilly-sur-Seine à Maizières-La-Grande-Paroisse,
- BAPR à CDV de Maizières-la-Grande-Paroisse à Barberey-Saint-Sulpice,
- BAL de Barberey-Saint-Sulpice à Troyes.

Les installations de sécurité de cette section de ligne sont commandées par les postes de signalisation suivants :

- Nogent-sur-Seine, un poste mécanique, type VCm (Verrou Commutateur) situé au km 110,349,
 - Romilly-sur-Seine, un Poste tout Relais à transit Souple (PRS), situé au km 128,739,
 - Châtres, deux postes mécaniques, type VCm, donnant accès aux voies de service, situé au km 134,880,
 - Barberey, un PRS, télécommandé par le PRS de Troyes donnant accès au faisceau réception de Barberey situé au km 160,775,
 - La Chapelle Saint-Luc, un poste de voies de service donnant accès au triage de la Chapelle Saint-Luc, situé au km 162,080,
 - Troyes, un PRS donnant accès au faisceau de remisage TER (faisceau pair) situé au km 166,193.
- Trois gares sont desservies : Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes.

La phase 2 comporte 14 passages à niveau et 34 ouvrages d'art (ponts route / passerelles) numérotés de 34 à 66 dont 3 (OA 42 de Romilly-sur-Seine – OA 58 et 59 de Barberey-Saint-Sulpice) ont été adaptés au gabarit d'électrification par anticipation lors de la phase 1.



Carte des OA de la phase 2

- **Le programme du volet « développement » de l'opération :**

- Les travaux voie comportent :
 - La création de trois voies de service sur la base travaux de Romilly-sur-Seine,
 - La dépose de voies de service du triage de La Chapelle-Saint-Luc et du faisceau Preize pour la mise en place de supports caténaires,
 - La création de joint isolant collé (JIC) pour le redécoupage des zones de CDV.
- Les travaux de terrassement comportent la réalisation de :
 - De la plateforme et du chemin d'accès de la sous-station de Saint-Mesmin,
 - Des plateformes et des chemins d'accès des postes autotransformateurs (AT) de Marnay-sur-Seine et Maizières la Grande-Paroisse,
 - Des plateformes des postes de sous sectionnement et mise en parallèle (SSP) et des supports de sectionnement caténaires répartis sur l'ensemble de la ligne entre Nogent-sur-Seine et Troyes,
 - Des plateformes des guérites ou shelters de signalisation,
 - Des plateformes des chemins d'accès, des locaux, des aires de chargement/déchargement de la base travaux de Romilly-sur-Seine et base arrière du faisceau Preize,
 - Des plateformes et des chemins d'accès aux 18 aires d'enraillement,
 - Des pistes pour le cheminement du personnel et du matériel de nettoyage des rames sur le site de Nogent-sur-Seine lors des fermetures estivales.
- Les travaux d'ouvrages d'art (OA) :

Le tracé de la seconde phase de ce projet d'électrification est en interface avec 34 ouvrages d'arts : 29 ponts-route et 5 passerelles piétonnes (*La passerelle piétonne OA 42 Bis sur la commune de Romilly-sur-Seine a été construite lors de la phase 1 et financée par la collectivité*).

3 ouvrages ont été adaptés au gabarit d'électrification par anticipation lors de la phase 1 du projet : OA 42 (Romilly-sur-Seine), 58 et 59 (Barberey-Saint-Sulpice).

A noter le report de la phase 1 sur la phase 2 des travaux d'adaptation de l'OA 66 (Troyes).

Seuls 4 ouvrages d'art sont aptes au gabarit d'électrification et seront uniquement à équiper d'écrans verticaux de protection caténaire. Il en découle que 26 ouvrages d'art sont à adapter au gabarit d'électrification.

Les résultats des sondages géotechniques, des levés topographiques et des calculs de conception et de charge issus des Eurocodes (codes européens de conception et de calcul des ouvrages), les évolutions réglementaires des normes de sécurité des dispositifs de protection (écrans de protection caténaire, dispositif de retenue routier), la prise en compte d'équipements complémentaires à la demande de certaines collectivités (la part du financement de ces équipements complémentaires reste à la charge du demandeur) ont conduit à revoir les hypothèses des solutions techniques d'adaptation de ces OA issues des études AVP de 2011.

De même, les contraintes techniques, environnementales, l'impact financier des abaissements de plateforme envisagés lors des études AVP pour les OA 60, 61, 62, 63 et 66 du site de Troyes ont conduit en concertation avec la ville de Troyes et la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole (TCM) à rechercher des solutions alternatives. Les OA 61, 62 et 66 seront démolis et reconstruits et les tabliers des OA 60 et 63 seront rehaussés avec conservation du tablier existant.

Le tableau ci-après reprend, pour chaque OA, la solution technique retenue et la comparaison avec l'hypothèse envisagée lors des études AVP. Il intègre également les demandes suivantes issues du bilan de la concertation du dossier d'enquête publique de septembre 2012 :

- OA n°39 : passerelle démolie, non reconstruite sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly avec la création d'un trottoir PMR jusqu'à l'OA n°40 pour permettre un cheminement sécurisé des enfants jusqu'à l'arrêt de bus,
- OA n°40 pont-route sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir PMR,
- OA n°50 pont-route démolie, non reconstruit sur la commune de Savières, avec mise en place d'un écran végétalisé,
- OA n°52 pont-route sur la commune de Payns démolie et construction d'une passerelle piétonne accessible aux personnes à mobilité réduite. L'incompatibilité des rampes d'accessibilité avec les habitations proches de l'ouvrage a donné lieu à l'obtention d'une dérogation pour la mise en accessibilité de cette passerelle.

OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
34	Pont-route	114,872	Marnay-sur-Seine	Chemin Communal / Commune	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Non
35	Pont-route	116,016	Marnay-sur-Seine	D68 / CD 10	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Oui
36	Pont-route	118,070	Pont-sur-Seine	Chemin des soupirs / Commune	Pose de auvents caténaires	Pose de auvents caténaires	Non
37	Culées	118,621	Pont-sur-Seine	Chemin privé	Démolition	Démolition	Non
38	Culées	121,892	Crancey	Chemin privé	Démolition	Démolition	Non
39	Passerelle	122,999	Saint-Hilaire-sous-Romilly	Faverolles / Commune	Démolition	Démolition	Non
40	Pont-route	123,216	Saint-Hilaire-sous-	Chemin sous la rue des Tilleuls / Commune	Relèvement avec remplacement	Ouvrage neuf Création d'une rampe d'accès PMR	Non

OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
			Romilly		du tablier		
41	Pont-route	125,401	Romilly-sur-Seine	Rue Gabriel Péri / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
42	Pont-route	128,167	Romilly-sur-Seine	Rue du Général de Gaulle / Commune	Traité lors de la phase 1		
42 Bis	Passerelle	128,170	Romilly-sur-Seine	Rue du Général de Gaulle / Commune	Traité lors de la phase 1		
43	Passerelle	129,838	Romilly-sur-Seine	Rue Mignonette / Commune	Pose de auvents caténaires	Démolition	Démolition demandée par la commune
44	Pont-route	130,186	Romilly-sur-Seine	Rue Gornet Boivin prolongé / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
45	Pont-route	134,516	Maizières - La Grande Paroisse	Rue de l'Orne / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Relèvement avec remplacement du tablier	Non
46	Pont-route	140,860	Mesgrigny	D373 / CD10	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
47	Pont-route	142,541	Vallant-Saint-Georges	Voie de Bury / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Relèvement avec remplacement du tablier	Non
48	Pont-route	146,452	Saint-Mesmin	D31 / CD10	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Oui
49	Pont-route	148,897	Savières	Chemin de Blives / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
50	Pont-route	150,459	Savières	Chemin communal / Commune	Démolition	Démolition	Non
51	Pont-route	153,426	Payns	D165 / CD10	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Oui
52	Pont-route	154,848	Payns	Voie des fontaines / Commune	Remplacement par une passerelle piétonne accessible PMR	Remplacement par une passerelle piétonne	Non
53	Pont-route	156,122	Saint Lyé	Voie de Riancey / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
54	Pont-route	156,886	Saint Lyé	Voie de Chaire / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Non

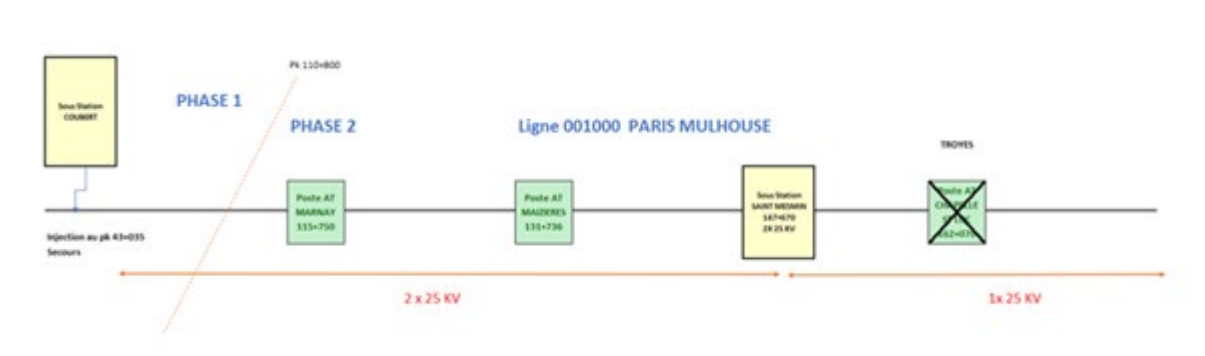
OA n°	Nature	Km	Commune	Voirie portée / compétence	Hypothèse AVP	Solution PRO	Equipements complémentaires
55	Pont-route	158,522	Saint Lyé	Voie du gros Tertre / Commune	Relèvement avec conservation du tablier	Ouvrage neuf	Non
56	Pont-route	159,422	Saint Lyé	Voie de la Thomelle / Commune	Relèvement avec remplacement du tablier	Ouvrage neuf	Non
57	Pont-route	161,845	Barberey-Saint-Sulpice	D610 / CD10	Pose de auvents caténares	Pose de auvents caténares	Non
58	Pont-route	161,881	La Chapelle Saint-Luc	Rue des Nozeaux / Commune	Traité lors de la phase 1		
59	Pont-route	161,881	La Chapelle Saint-Luc	Rue de Nozeaux / Commune	Traité lors de la phase 1		
60	Pont-route	164,160	Troyes	Rue Général Sarraill / TCM	Abaissement de la plateforme	Relèvement avec conservation du tablier	Oui
61	Passerelle	165,021	Troyes	Marie de Champagne / Commune	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Non
62	Pont-route	165,169	Troyes	Buffard-Leclerc / TCM	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Oui
63	Pont-route	165,263	Troyes	Rue Lieutenant Pierre Murard / Commune	Abaissement de la plateforme	Relèvement avec conservation du tablier	Oui
64	Pont-route	165,743	Troyes	Rue Fernand Giroux / Commune	Pose de auvents caténares	Pose de auvents caténares	Oui
65	Pont-route	166,315	Troyes	Rue Voltaire / TCM	-	Partie basse écrans de protection caténaire non conforme	Non
66	Passerelle	166,495	Troyes	Couturat / Commune	Abaissement de la plateforme	Ouvrage neuf	Non

Le gabarit matériel minimal à respecter pour les ouvrages d'art est le gabarit GB1.

▪ Les travaux de signalisation comportent :

- Le dévoiement des câbles principaux : des travaux de génie civil seront nécessaires sur les OA pour les travaux d'adaptation au gabarit d'électrification. Afin de préserver une continuité du service lors de ces travaux, les artères câbles et les câbles principaux de signalisation seront dévoyés à chaque OA pour être remis en place par la suite de façon définitive,
- Les travaux de génie civil signalisation avec la création de traversées sous voies (TSV) nécessaires pour desservir la voie 2 entre autres et la création de massifs pour les nouveaux signaux s'adressant aux conducteurs des circulations électriques,
- Le remplacement du matériel électronique existant par du matériel NS1 compatible avec une électrification,
- La mise en place d'écrans de protection caténaire au niveau des signaux pour la sécurité du personnel de maintenance,
- Le déroulage du câble de terre enterré (Retour courant de traction),
- La réalisation à intervalles réguliers le long du linéaire de mise à la terre pour le retour du courant de traction (RCT),

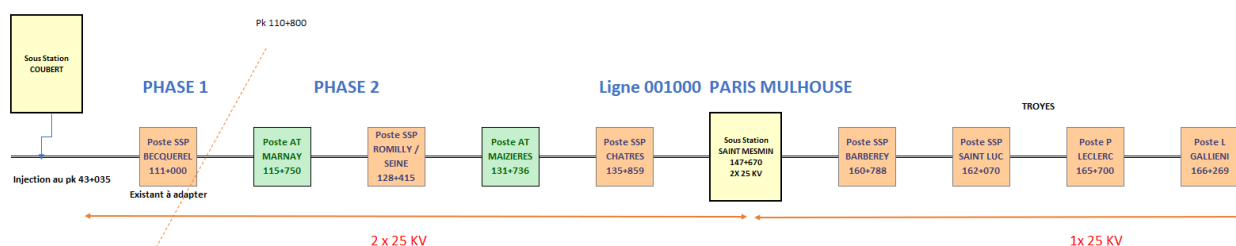
- L'installation du système de contrôle de vitesse par balises (KVB), conformément à la réglementation de sécurité sur le réseau ferré national (RFN),
 - La création de totalisateurs de zones pour permettre au responsable des travaux d'avoir une vue globale de l'occupation des voies,
 - L'aménagement des installations de sécurité dans le cadre du raccordement des voies de service de la base travaux de Romilly-sur-Seine au RFN.
- Les travaux de télécommunication comportent :
- Le dévoiement des artères de câbles au niveau des OA et en fonction des besoins spécifiques liés à des modifications de la plateforme ferroviaire, à la mise en place des supports caténaires, à la mise en place ou au déplacement de certains signaux,
 - La migration des installations de télécommunication sur la fibre optique afin de décommissionner le câble cuivre non compatible avec l'électrification (perturbations électromagnétiques),
 - La création de nouvelles lignes téléphoniques inhérentes à l'électrification : liaisons entre les opérateurs du Central Sous-Station (CSS) de Pantin avec les opérateurs des postes d'aiguillages et les agents de maintenance dans les centres en campagne et la sous-station de Saint-Mesmin,
 - La mise en place des équipements et des liaisons radio pour assurer la couverture de l'ensemble des zones de chantier sur le périmètre de la phase 2 et du site de Nogent-sur-Seine pour l'exploitation du site lors des fermetures estivales.
- Les travaux EALE (Equipement d'Alimentation des Lignes Electrifiées) :
- La ligne sera alimentée en 25 000 volts depuis la sous-station de Saint-Mesmin (km 147,670) raccordée au Réseau de Transport d'Electricité (RTE) en coupure d'artère de la ligne 225 kV Barbuise-Crenoy. Cette sous-station assurera la conversion de l'énergie en 2x25 kV pour alimenter les circulations électriques. Ce principe d'alimentation couplé à des postes auto-transformateurs (AT) répartis le long de la ligne permettra à terme d'assurer l'alimentation en énergie, depuis cette sous-station, de l'ensemble de la ligne entre Gretz-Armainvilliers et Troyes et de l'antenne Longueville-Provins.
 - Le programme de base prévoyait pour la phase 2 :
 - La création de 3 postes AT : P7 à Marnay-sur-Seine (km 115,750), P8 à Maizières la Grande-Paroisse (km 131,736) et P9 à La Chapelle Saint-Luc (km 162,070),
 - L'alimentation en 2X25 kV de Nogent-sur-Seine à la Chapelle Saint-Luc (P9),
 - L'alimentation optimisée en 1X25 kV de La Chapelle Saint-Luc (P9) à Troyes (km 166,700),
 - L'alimentation des VS en 1x25 kV.
- L'étude de dimensionnement des installations électriques a permis d'optimiser le programme fonctionnel avec pour conséquence la suppression du poste AT P9 de La Chapelle Saint-Luc. L'alimentation optimisée en 1x25 kV se fera donc à partir de la sous-station de Saint-Mesmin jusqu'à Troyes.



Principe d'alimentation de la phase 2

- La télécommande et la surveillance de ces installations se fera depuis le CSS de Pantin. A cet effet, la ligne sera équipée de postes EALE (SSP, P, L ou A selon leur fonctionnalité),

permettant un découpage fin des installations. A noter une densification de ces postes sur le site de Troyes nécessaire à la gestion des VS électrifiées en 1x 25kV.



Répartition des postes EALE

■ Les travaux caténaires :

Dans la continuité de la phase 1, la caténaire sera de type STI V160, 25 kV conçue pour respecter les critères définis dans les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI), pour une vitesse allant jusqu'à 160 km/h.

Les voies à électrifier comportent :

- les voies principales 1 et 2 entre Nogent-sur-Seine et Troyes,
- pour le remisage du matériel roulant en gare de Troyes sur le faisceau pair, les VS 6, 8, 10, 12 et 14 ainsi que les tiroirs de manœuvre voies E et 26,
- pour permettre aux trains de Fret longue distance de changer de mode de traction sur le site de Troyes, la voie C et les VS suivantes :
 - 4, 5 et 6 du faisceau réception de Barberey-Saint-Sulpice,
 - 16, 17 et 18 du faisceau départ du triage de la La-Chapelle Saint-Luc,
 - 19, 20 et 21 (têtes de voies côté Paris) du faisceau formation du triage de La-Chapelle-Saint-Luc.

Les travaux qui en découlent sont :

- La réception du matériel sur le parc caténaire d'environ 3000 poteaux, du fil de contact, de son câble porteur et d'environ 40 000 pièces principales à assembler,
- La réalisation des fouilles et des massifs de fondation des supports et des ancrages de la caténaire,
- Le matage des poteaux supports et des ancrages,
- Le déroulage des câbles de protection aériens, des feeders négatifs (dans le cas du 2x25 kV),
- Installation des appareillages de coupure et d'alimentation,
- Le déroulage des conducteurs de caténaire (porteur et fil de contact) avec mise en surtension mécanique pour fluage,
- Le réglage des caténaires (voies principales et de service) : désaxement et hauteur du fil de contact et cote X et Y des appareils tendeurs,
- La finition et réalisation des dés de protection des pieds de poteaux et de haubans d'ancrage.

➤ Conditions de réalisation des travaux

Les conditions de réalisations des travaux reposent sur l'attribution des réservations capacitaires suivantes :

Des Interruptions Temporaires de Circulation (ITC) de 22h15 à 05h15 de septembre 2024 à décembre 2028 du lundi au vendredi,

Des opérations coup de poing (OCP) certains week-ends : 7 en 2025, 8 en 2026, 5 en 2027 et étude en cours sur la nécessité d'OCP en 2028,

Des fermetures estivales de la ligne entre Troyes et Nogent-sur-Seine de 2 mois : juillet et août en 2025, 2026 et 2027.

➤ **Provisions pour risques**

La provision pour risques de l'opération s'élève à 14 313 969 € constants (CE 06/20210) soit 20 951 465 € courants répartie comme suit :

- Provision pour risques non identifiés (PRNI) : 2 231 602 € constants (CE 06/2010) soit 3 349 514 € courants,
- Provision pour risques identifiés (PRI) : 12 082 367 € constants (CE 06/2010) soit 17 601 951 € courants.

Les principaux risques (issus de l'analyse OSIRISK) sont les suivants :

- Retard dans la livraison des Dossiers d'Exécution (DEX),
- Difficultés dans les acquisitions ou occupations temporaires de fonciers tiers pour la réalisation des travaux d'ouvrages d'art,
- Refus des déviations routières par les gestionnaires de voirie et les organismes de sécurité,
- Infructuosité des marchés,
- Impacts de projets concomitants.

➤ **Éléments financiers**

Coût prévisionnel en euros constants aux conditions économiques de 06/2010 de **la phase opérationnelle tranche 3**, objet de la présente convention :

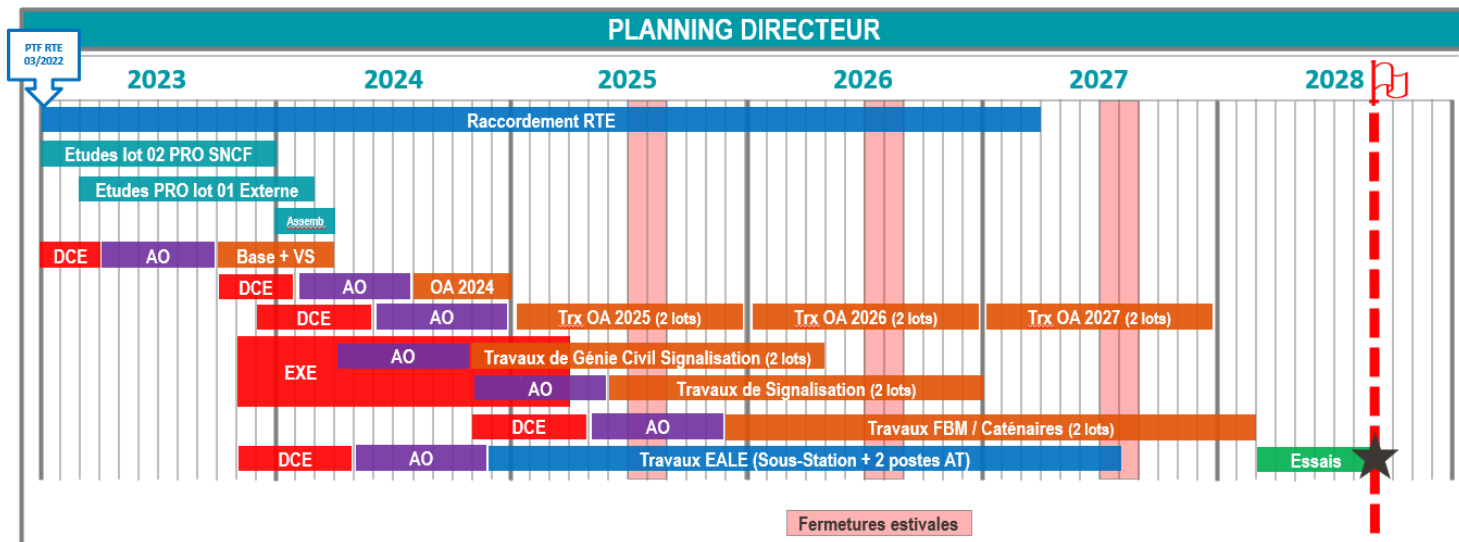
En € HT	Total
Foncier	1 070 616
Travaux - entreprises extérieures	7 407 108
Travaux - prestations sécurité et logistique	21 255 759
Travaux - matières	3 451 021
MOE	11 835 966
MOA	1 413 860
Coût brut	46 434 330
Provision pour risques	10 625 970
Coût net	57 060 300

Coût prévisionnel en euros courants aux conditions de réalisation de **la phase opérationnelle tranche 3**, objet de la présente convention :

En € HT	Total
Foncier	1 464 895
Travaux - entreprises extérieures	7 913 609
Travaux - prestations sécurité et logistique	29 310 227
Travaux - matières	4 672 762
MOE	16 706 353
MOA	2 015 842
Coût brut	62 083 688
Provision pour risques	15 954 015
Coût net	78 037 703

Indices représentatifs	TP01	ING
Dernier indice connu	131,40	134,40
Taux d'indexation jusqu'au dernier indice connu	31,84%	34,12%
Taux d'indexation après le dernier indice connu	2,63%	3,77%
Taux d'indexation global	38,00%	39,37%
Taux d'indexation global TP01 + ING	36,76%	

➤ Calendrier prévisionnel de la phase REA



Convention relative au financement des travaux
d'électrification de la ligne Paris-Troyes
Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes
Tranche 3 : travaux principaux.
(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds
Domiciliation de la facturation
Modèle de relevé des dépenses
Comptabilisées

- **Calendrier révisable des appels de fonds (hors région Île-de-France)**

État en Région Grand Est

Montant de la participation
en € HT courants

14 046 786,54

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	2 809 357,31	4 214 035,96	2 809 357,31	2 107 017,98	1 404 678,65	702 339,33	14 046 786,54
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	2 809 357,31	7 023 393,27	9 832 750,58	11 939 768,56	13 344 447,21	14 046 786,54	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

État en Région Île-de-France

Montant de la participation
en € HT courants

19 509 425,75

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	3 901 885,15	5 852 827,73	3 901 885,15	2 926 413,86	1 950 942,58	975 471,28	19 509 425,75
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 901 885,15	9 754 712,88	13 656 598,03	16 583 011,89	18 533 954,47	19 509 425,75	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Région Grand Est

Montant de la participation
en € HT courants

14 046 786,54

	Juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	2 809 357,31	4 214 035,96	2 809 357,31	2 107 017,98	1 404 678,65	702 339,33	14 046 786,54
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	2 809 357,31	7 023 393,27	9 832 750,58	11 939 768,56	13 344 447,21	14 046 786,54	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Département de l'Aube

Montant de la participation
en € HT courants

5 462 639,21

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	1 092 527,84	1 638 791,77	1 092 527,84	819 395,88	546 263,92	273 131,96	5 462 639,21
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	1 092 527,84	2 731 319,61	3 823 847,45	4 643 243,33	5 189 507,25	5 462 639,21	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Département de Seine-et-Marne

Montant de la participation en € HT courants

1 392 973,00

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	278 594,60	417 891,90	278 594,60	208 945,95	139 297,30	69 648,65	1 392 973,00
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	278 594,60	696 486,50	975 081,10	1 184 027,05	1 323 324,35	1 392 973,00	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	
	1 392 973,00						

Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole

Montant de la participation en € HT courants

4 693 967,84

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	938 793,57	1 408 190,35	938 793,57	704 095,18	469 396,78	234 698,39	4 693 967,84
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	938 793,57	2 346 983,92	3 285 777,49	3 989 872,66	4 459 269,45	4 693 967,84	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	
	4 693 967,84						

Ville de Troyes

Montant de la participation en € HT courants

668 783,11

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	133 756,62	200 634,93	133 756,62	100 317,47	66 878,31	33 439,16	668 783,11
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	133 756,62	334 391,56	468 148,18	568 465,64	635 343,95	668 783,11	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Communauté de Communes du Nogentais

Montant de la participation en € HT courants

33 556,21

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	6 711,24	10 066,86	6 711,24	5 033,43	3 355,62	1 677,81	33 556,21
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	6 711,24	16 778,11	23 489,35	28 522,78	31 878,40	33 556,21	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

**Communauté de Communes
des Portes de Romilly-sur-Seine**

Montant de la participation
en € HT courants

33 556,21

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	6 711,24	10 066,86	6 711,24	5 033,43	3 355,62	1 677,81	33 556,21
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	6 711,24	16 778,11	23 489,35	28 522,78	31 878,40	33 556,21	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Ville de Nogent-sur-Seine

Montant de la participation
en € HT courants

16 387,92

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	3 277,58	4 916,38	3 277,58	2 458,19	1 638,79	819,40	16 387,92
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 277,58	8 193,96	11 471,54	13 929,73	15 568,52	16 387,92	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

Ville de Romilly-sur-Seine

Montant de la participation
en € HT courants

16 387,92

	juin-26	janv-27	oct-27	janv-28	oct-28	> oct.-28	Total
Montant appelé en € HT courants	3 277,58	4 916,38	3 277,58	2 458,19	1 638,79	819,40	16 387,92
Part en %	20%	30%	20%	15%	10%	5%	100%
Montant cumulé en € HT courants	3 277,58	8 193,96	11 471,54	13 929,73	15 568,52	16 387,92	
Part cumulée en %	20%	50%	70%	85%	95%	100%	

- **Domiciliation de la facturation**

État en Grand EstInterlocuteur

DREAL Grand Est

Service Transports - Pôle Mobilité

Adresse électronique : bop203-chorus.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr

Nr téléphone : /

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : CGFB200067

Numéro SIRET : 11000201100044

Numéro engagement juridique : *[à renseigner au moment de la notification]*

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Etat en Grand Est	130 010 259 00021	FR 94 130 010 259
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

État en Île-de-FranceInterlocuteur

Service : DRIEAT-IF / Service de la politique des transports / unité budget et synthèse financière

Prénom : Eric

Nom : Lavoine

Adresse électronique : eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr
spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Nr téléphone : 01 40 61 85 61

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : CGFB000094

Numéro SIRET : 110 002 011 000 44

Numéro engagement juridique : *[à renseigner au moment de la notification]*

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Etat en Île-de-France	130 029 325 00011	FR 62 130 029 325
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Région Grand Est

Interlocuteur

Prénom : Jérémy

Nom : PALOTY

Adresse électronique : jeremy.paloty@grandest.fr

Nr téléphone : 07 88 15 77 01

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☒ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique : vanessa.demimuid@grandest.fr

jeremy.paloty@grandest.fr

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Région Grand-Est	200 052 264 0013	FR 53 200 052 264
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Région Île-de-FranceInterlocuteur

Pôle Finances
Direction de la comptabilité
2 rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☒ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique : depot.subvention@iledefrance.fr

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : 200
Numéro SIRET : 23750007900312
Numéro engagement juridique : /

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés à la région Ile-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro, ces derniers, avec l'ensemble des pièces justificatives, seront envoyés à la direction de la comptabilité via le lien dédié : « depot.subvention@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :
Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation
Rue :
Code postal
Ville :

(*) 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 et Achats – Unités Crédit 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
Région Île-de-France	237 500 079 00312	FR 38 327 500 079
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Département de l'AubeInterlocuteur

Prénom : Malo

Nom : BLANCHARD

Adresse électronique : malo.blanchard@aube.fr

Nr téléphone : 03.25.42.65.50

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : DPEACHAT

Numéro SIRET : 22100005200011

Numéro engagement juridique : R83858-97

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Département de l'Aube	221 000 052 00011	FR 27 221 000 052
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Département de la Seine-et-Marne

Interlocuteur

Prénom : Jean

Nom : CLEMENT

Adresse électronique : jean.clement@departement77.fr

Nr téléphone : /

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : (non utilisé par le Département de Seine-et-Marne)

Numéro SIRET : 227 700 010 00019

Numéro engagement juridique : A demander à l'interlocuteur mentionné ci-dessus au moment des appels de fonds.

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Département de Seine et Marne	227 700 010 00019	FR 46 227 700 010
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Agglomération Troyes Champagne MétropoleInterlocuteur

Prénom : Julien

Nom : SOLNAIS

Adresse électronique : julien.solnais@troyes-cm.fr

Nr téléphone : 03 25 72 51 74

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : TRAN TRANSPORT

Numéro SIRET : 200 069 250 00013

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	200 069 250 00013	FR 86 200 069 250
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de TroyesInterlocuteur

Prénom : Sophie

Nom : JAMARD

Adresse électronique : s.jamard@ville-troyes.fr

Nr téléphone : 03 25 42 34 57

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Ville de Troyes	211 003 744 00011	FR 11 211 003 744
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Communauté de Communes du Nogentais

Interlocuteur

Prénom : Christine

Nom : ROSSE

Adresse électronique : christine.rosse@ccdunogentais.fr

Nr téléphone : 03 52 53 97 82

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : /

Numéro SIRET : 200 006 716 000 19

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Communauté de Communes du Nogentais	200 006 716 00019	FR 82 200 006 716
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom : Arnold

Nom : MESSIE

Adresse électronique : arnold.messie@ccprs.fr

Nr téléphone : 03 25 39 46 56 / 06 46 69 45 86

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : /

Numéro SIRET : 200 000 545 00067

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine	200 000 545 00067	FR 96 200 000 545
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de Nogent-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom : Estelle

Nom : BOMBERGER-RIVOT

Adresse électronique : comptabilite@nogentsurseine.fr

Nr téléphone : 03 25 39 42 03

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : pas de service

Numéro SIRET : 211 002 605 00015

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Ville de Nogent-sur-Seine	211 002 605 00015	FR 86 211 002 605
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Domiciliation de la facturation**

Ville de Romilly-sur-Seine

Interlocuteur

Prénom : Vincent

Nom : GAGNIERE

Adresse électronique : vgagniere@mairie-romilly-sur-seine.fr

Nr téléphone : 03 25 39 46 34

Les factures d'appels de fonds sont adressées selon les modalités suivantes (*) :

☐ **Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire**

Adresse électronique :

☐ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant :

Numéro SIRET :

Numéro engagement juridique :

☒ **Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique**

Code service exécutant : /

Numéro SIRET : 211 003 124 00016

☐ **Transmission des factures par courrier postal**

Service en charge de la gestion des factures :

Adresse de facturation

Rue :

Code postal

Ville :

() 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 et Achats – Unités Crédit 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
Ville de Romilly-sur-Seine	211 003 214 00016	FR 91 211 003 214
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

- **Modèle de relevé des dépenses comptabilisées**

Direction territoriale Grand Est
15, rue des Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex



Relevé intermédiaire des dépenses comptabilisées au
Convention de financement n° du relative au financement de

Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
Sous-total dépenses externes					0,00
Autres dépenses et charges internes					0,00
Matières					0,00
Prestation de sécurité et logistique					0,00
Sous-total travaux					0,00
Maîtrise d'ouvrage					0,00
Maîtrise d'oeuvre					0,00
Total					0,00
Montant du besoin de financement en € courants HT					0,00
Montant de la participation de					0,00
Taux de participation					0,00%
Montant déjà appelé					0,00
Montant de l'acompte					0,00

Strasbourg, le
La Directrice territoriale Grand Est

Eve SILBERSTEIN