



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Convention

relative au financement d'études de robustesse dans le cas d'une mise en service de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de mise à 4 voies de la ligne Lyon - Grenoble entre St-Fons et Grenay

Conditions particulières

COMPTE SNCF Réseau F45781

CFI2500164



ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT, (Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation), représenté par la Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Madame Fabienne BUCCIO,

Ci-après désignée « **L'ETAT** »

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Fabrice PANNEKOUCKE, en vertu de la délibération n° AP-2024 –09/01-88475 du 5 Septembre 2024,

Ci-après désignée « **La REGION** »

LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'EST LYONNAIS, représentée par Monsieur Daniel VALERO, Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, agissant en application de la délibération du conseil communautaire n° 202_____ en date du __ septembre 2025

Ci-après désignée « **La CCEL** »

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 _____, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Madame Sandrine AZEMARD, Directrice Régionale des Gares Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté, dûment habilitée aux présentes par délégation de la directrice générale de SNCF Gares & Connexions _____,

Ci-après désignée « **SNCF Gares & Connexions** »

L'ETAT, la REGION, SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Commenté [SB1]: Signataire à valider avec CNIE

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- La décision ministérielle du 25 février 2013 relative au nœud ferroviaire lyonnais,
- La décision ministérielle du 8 juin 2018 relative à un débat public sur le NFL Long Terme,
- La décision de SNCF Réseau portée au Journal Officiel du 11 décembre 2019 de poursuivre les études sur les aménagements de long terme de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise,
- La décision ministérielle du 18 janvier 2021 relative aux suites du débat public sur le NFL,
- Le courrier de demande de subvention transmis et réceptionné le ____/____/2024,
- Le protocole d'accord Etat-Région Auvergne-Rhône-Alpes signé le 16 Mai 2024 par le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes,
- La délibération de la Commission permanente N°2021- 06 17-67-56000 du Conseil régional Auvergne Rhône Alpes du 04/06/2021 approuvant convention relative au financement de la réalisation d'études préliminaires pour la réouverture de 3 haltes : Chandieu Toussieu, Reventin Vaugris et Chamalières Lycée,
- La délibération de la Commission permanente N° _____ du Conseil régional Auvergne Rhône Alpes du ____/____/2024 approuvant la CFI N° 2400209 relative au financement d'une première phase d'études de faisabilité de 13 aménagements d'infrastructure nécessaires pour le déploiement d'une offre au ¼ d'heure en heure de pointe, sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise à l'horizon 2035, et d'un complément d'étude de faisabilité sur le raccordement de St Fons,
- La délibération de la Commission permanente N° _____ du Conseil régional Auvergne Rhône Alpes du 26/09/2025 approuvant la présente convention relative au financement d'études de robustesse dans le cas d'une mise en service de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de la mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay,
- Le budget de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- Le budget 2025 du programme opérationnel 203 "Infrastructures et services de transports" de l'Etat en Auvergne - Rhône-Alpes

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET 776

ARTICLE 2. MAITRISES D’OUVRAGE 776

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER 776

3.1 PERIMETRE DES ETUDES 776

3.2 OBJECTIFS DES ETUDES..... 776

3.3 CONTENU, PERIMETRE ET TEMPORALITE DES ETUDES CONDUITES PAR SNCF RESEAU 887

3.3.1 Contenu des études..... 887

3.3.2 Livrables 887

3.3.3 Données d’entrée de l’étude..... 887

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES..... 887

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES 998

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES 998

6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 998

6.2 PLAN DE FINANCEMENT 10109

6.2.1 Financement global 10109

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS 10109

7.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS 10109

7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION 11119

7.3 IDENTIFICATION 111110

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE..... 121210

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L’INDEXATION 121211

ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS..... 121211

ANNEXES 141413

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

A la suite du débat public qui a eu lieu du 11 avril au 11 juillet 2019 et des recommandations de la CNDP et CPDP, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a acté, par sa décision publiée au JO du 11 décembre 2019 (cf annexe 2) :

- De poursuivre le projet porté en 2019 au débat public,
- De construire une démarche de « Services express métropolitains », prenant en compte les besoins divers (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et périurbain lyonnais, ainsi que sur les autres territoires de la Région),
- De construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure ferroviaire depuis aujourd'hui jusqu'au long terme, et répondant "aux enjeux de phasage des projets d'investissement à réaliser sur l'infrastructure au-delà de 2035, cohérents avec les orientations retenues au Comité des Grands Partenaires de Juillet 2022 et repris par le COI dans son rapport de Janvier 2023 (scénario ci-après dénommé « COI CGP »).

La mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre St-Fons et Grenay a été identifiée depuis plusieurs années comme une brique essentielle et commune à tous les scénarios de développement de la capacité dans l'EFL.

Le débat public de 2019 en avait souligné la nécessité, et la priorité à en avancer les études et la réalisation.

Les études d'exploitation, conduites sur l'EFL en 2023, ont reconfirmé la nécessité de cette opération ferroviaire, et, associée à d'autres opérations de l'EFL, ont caractérisé ses apports en capacité voyageur et fret sur cette portion de ligne. Elles ont en particulier mis en évidence son rôle indispensable pour une offre de desserte au 1/4h en heure de pointe des gares de Vénissieux et St-Priest, et des Portes du Dauphiné le cas échéant, dans un contexte de développement de l'offre Grandes Lignes (TàGV et Intervilles) et du fret, tel que porté et décrit dans le scénario d'offre « COI CGP ».

Les autres opérations de l'EFL en articulation avec la mise à 4 voies, lui permettant d'exprimer sa pleine capacité, sont en particulier les suivantes :

- La réalisation, à ce stade envisagé vers l'horizon 2032-34, d'un premier ensemble d'aménagements pour développer la capacité en cœur de nœud, et dont la mise en service préalable à tout développement d'offre ultérieur, comprenant à ce stade :
 - Dans les gares de Part-Dieu et Perrache, la mise en place de 2TMV (2 Trains sur la Même Voie), actuellement en phase d'études de faisabilité sur Part-Dieu
 - Une voie L Perrache
 - Des voies d'évitement en différents emplacements dans le cœur de Lyon,
- Le CFAL Nord, avec une phase 1 entre St Pierre de Chandieu et Dagneux, dont les études d'avant-projet détaillé sont à engager de façon synchronisée avec celles de la ligne nouvelle dite des Accès Alpains, notamment pour permettre la prorogation des DUP de ces deux projets,
- Le doublement et la double dénivellation du raccordement actuel de St-Fons,
- La création d'un nouveau franchissement sur le Rhône, au niveau de Chasse sur Rhône
- Le déploiement de l'ERTMS en phase d'études exploratoires
- Les aménagements d'infrastructure capacitaire sur les branches de l'étoile, qui font l'objet d'une première phase d'études techniques :
 - Sur la branche Ambérieu : l'aménagement de la voie E à Ambérieu et la création d'un Terminus Péri Urbain à Montluel pour permettre des trains supplémentaires origines – terminus dans ces gares,
 - Sur la branche Bourg en Bresse : la réalisation d'un évitement au nord de Servas Lent pour permettre l'augmentation de fréquence sur cette branche,
 - Sur la branche Roanne : l'aménagement de la signalisation ferroviaire avec la création d'un dépassement à Tarare pour augmenter le débit de cette ligne,
 - Sur la branche Macon : l'aménagement de voies d'évitement fret à Belleville pour gérer les conflits de circulations avec les trains voyageurs supplémentaires, et l'aménagement du terminus péri urbain de Villefranche sur Saône,
 - Sur la branche St Etienne, des aménagements lourds en gare de Givors, pour permettre des trains supplémentaires origines – terminus.



Sur cette opération de mise à 4 voies, des études d'avant-projet sommaire et une première phase de concertation publique ont été financées puis conduites entre mi 2022 et mi 2024. La concertation publique a confirmé les attentes du public en termes de développement de l'offre voyageur du quotidien en particulier, d'attention à porter aux conditions d'insertion du projet ferroviaire dans son territoire, de clarification de la vision d'ensemble des opérations ferroviaires dans l'EFL.

Cette phase d'étude APS appelle la suivante, qui consiste en la préparation puis la réalisation de l'enquête d'utilité publique, en vue de la déclaration d'utilité publique de l'opération.

En COPIL le 15 mai 2025, les partenaires ont souhaité une caractérisation des conditions techniques de réussite, sur le périmètre SNCF Réseau, d'une réouverture de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay.

Le résultat de ces études alimentera une décision politique portant sur l'horizon de création de la halte des Portes du Dauphiné, et permettra de compléter en conséquence les programmes d'études et de procédures à engager sur la mise à 4 voies St-Fons - Grenay. En parallèle, des études AVP relatives à la création de cette halte Portes du Dauphiné seront confiées à SNCF Gares & Connexions.

Outre ce point, SNCF Réseau a perçu de l'Union Européenne (Agence INEA) des versements au titre des différents dossiers qu'elle a déposés de 2015 à 2019 sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise.

- Grant Agreement 2015-FR-TM-0074-M un montant de 4.446.533,91€ dont un montant de 456.796,15€ qui n'a pas fait l'objet de reversement.
- Grant Agreement 2016-FR-TM-0190W un montant de 2.746.969,88 € dont un montant de 257.244,94€ qui n'a pas fait l'objet de reversement.
- Grant Agreement 2017-FR-TM-0013-M un montant de 17.471.996,25€ dont 3.388.961,55€ qui n'a pas fait l'objet de reversement
- Grant Agreement 2019-FR-TM-0254S un montant de 1.481.460,09 € dont un montant de 741.452,32 €, qui n'a pas fait l'objet de reversement.

Après échange avec les cofinanceurs, la Région a souhaité intégrer la part de subvention lui revenant soit un montant de 35 000 € à la présente convention de financement n°2500164.

L'annexe 6 reprend un état récapitulatif des affectations des subventions perçues dans le cadre de la RTE-T 2015-FR-TM-0074-M, 2016-FR-TM-0190W, RTE-T 2017-FR-TM-0013-W et RTE-T 2019-FR-TM-0254S.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** portent sur la conduite d'une phase d'études techniques pour caractériser les conditions de réussite, sur le périmètre SNCF Réseau, d'une réouverture de la halte Portes du Dauphiné, en amont des travaux de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay de la ligne Lyon - Grenoble.

Elles ont pour objet de définir la consistance, l'assiette de financement et le plan de financement des différentes études nécessaires à cette caractérisation.

Les présentes 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) de SNCF Réseau**, les Conditions particulières prévalent.

ARTICLE 2. MAITRISES D'OUVRAGE

La présente convention porte sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études

Le périmètre fonctionnel des études nécessaires à la caractérisation, dans le cas d'une réouverture de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, des conditions techniques de réussite nécessaires couvre :

- L'ensemble de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise
- L'axe Lyon - Grenoble et plus particulièrement le tronçon St-Fons – Grenay
- La Ligne à Grande Vitesse LN3

Le périmètre géographique de ces études porte sur la section St-Fons – Grenay de l'axe Lyon - Grenoble.

3.2 Objectifs des études

L'objectif des études est de caractériser, dans le cas d'une réouverture de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, les conditions techniques de réussite sur le périmètre SNCF Réseau.

En effet, la future halte des Portes du Dauphiné se situe :

- à quelques centaines de mètres de la section de séparation électrique séparant l'EFL de la ligne Lyon - Grenoble et de la Ligne à Grande Vitesse,
- à proximité des PN 10 et 13,
- à moins de 5 kilomètres des raccordements avec la Ligne à Grande Vitesse n°3 à Grenay.

Aussi, avec l'infrastructure ferroviaire existante, un incident sur un train arrêté à la future halte des Portes du Dauphiné, impactera l'axe Lyon - Grenoble, l'EFL et jusqu'à la LGV.

Afin de prévenir ces impacts, l'étude objet de la présente convention a pour objectif :

- de caractériser le type d'incident probable à la halte des Portes du Dauphiné, ainsi que les conséquences possibles sur l'axe Lyon – Grenoble, la LGV, et l'EFL en général
- d'identifier, de décrire et de comparer un ou plusieurs scénarios d'infrastructure pour prévenir ces impacts.

3.3 Contenu, périmètre et temporalité des études conduites par SNCF RESEAU

3.3.1 Contenu des études

Les études consisteront à :

- La réalisation d'une analyse sur les incidents survenant en gare sur les 2 dernières années (type d'incident et durée moyenne et maximale de l'impact),
- La caractérisation à dire d'expert des impacts sur l'axe Lyon – Grenoble, la LGV et dans l'EFL plus généralement de ces incidents,
- L'identification et la description d'une ou de plusieurs solutions d'infrastructure permettant de prévenir les conséquences de ces incidents (schéma fonctionnel, enveloppe financière et macro-planning),
- L'analyse comparative de ces scénarios d'infrastructure notamment au regard de l'opération de mise à 4 voies de la section St-Fons – Grenay.

3.3.2 Livrables

L'étude donnera lieu à la production d'une note de synthèse et d'une présentation aux partenaires financeurs en cotech, puis en codir et copil pour permettre la prise de décision sur l'horizon de la réouverture de la halte.

3.3.3 Données d'entrée de l'étude

La réalisation des études mentionnées à l'article 3.3.1 nécessite a minima les données d'entrée suivantes :

- Plans et renseignements techniques du tronçon ferroviaire de la mise à 4 voies
- Ensemble des données issues des outils de suivi de la régularité
- Etude d'avant-projet sommaire de la mise à 4 voies : notes, notices, programme d'opérations, plans et cartographies, dossier de synthèse
- Planification connue à date des opérations de régénération de signalisation sur la section St-Fons - Grenay.
- Livrables des études préliminaires menées par SNCF Gares & Connexions sur la future halte Portes du Dauphiné, avec 2 scénarios :
 - o Mise en service de la halte avant les travaux de mise à 4 voies St-Fons – Grenay,
 - o Mise en service de la halte à l'occasion des travaux de mise à 4 voies St-Fons - Grenay.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études objet de la présente convention est de 5 mois à compter de la signature de la présente convention.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en annexe 3.

Ce calendrier peut évoluer sur justification du Maître d'Ouvrage.

Commenté [PF2]: 5 mois d'étude ou 5 mois à partir de la signature de la CFI ?

Commenté [PF3R2]: Par ailleurs dans le calendrier en annexe la durée d'étude est plutôt de 6 mois...

Commenté [CU4R2]: On sera prêt à démarrer l'étude dès la signature de la CFI

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales de SNCF Réseau, la gouvernance commune du programme Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) est fixée par les décisions ministérielles du 25 février 2013, du 04 novembre 2014 et du 8 juin 2018.

À ce titre, les instances décisionnelles et d'information des partenaires financiers de l'EFL se composent :

- D'un comité technique et financier chargé du suivi d'avancement et des orientations techniques. Il valide notamment l'engagement de chacune des études et prestations. Il est composé des techniciens représentant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, Sytral Mobilités, Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Il se réunit à minima mensuellement.
- D'un comité de direction chargé de l'avancement financier, de la planification des procédures et de la concertation. Il est composé des directeurs représentant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, Sytral Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Il se réunit à minima une fois par an.
- D'un comité de pilotage des grands partenaires, chargé de prendre les décisions stratégiques. Il est composé de la Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, du Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Président de La Métropole de Lyon, du Président de Sytral Mobilités, de la Directrice Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Réseau et de la Directrice Régionale des Gares Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Gares & Connexions. Il se réunit à minima une fois par an.

Parallèlement, une instance spécifique à l'opération de mise à 4 voies a été instaurée ; elle se compose d'un comité de pilotage, chargé de suivre l'avancement du projet et de prendre les décisions stratégiques. Il est composé de la Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, du Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Président de La Métropole de Lyon, du Président de Sytral Mobilités, de la Directrice Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Réseau et de la Directrice Régionale des Gares Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Gares & Connexions. Il se réunit à minima une fois par trimestre et se prépare dans le cadre de comité(s) technique(s), réunissant les techniciens représentant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, Sytral Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Montant de la convention aux conditions économiques de référence

Le coût des études, objet de la présente convention, est estimé à 138 500 € HT aux conditions économiques de **06/2025**.

6.1.2 Montant global de la convention de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention, correspondant à la couverture des coûts complets, est évalué à **139 538 € courants HT, arrondi à 140 000 € courants**.

Ce montant :



- Intègre une somme estimée à 15.000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage,
- Prend comme hypothèse le planning de transmission des données d'entrée tel qu'indiqué à l'article 3,
- Tient compte du dernier indice ING connu et d'un taux d'indexation de l'ING, d'un taux d'indexation de l'ING, de 2.0% en 2025, 2,0% en 2026 et de 2,2% au-delà.

6.2 Plan de financement

6.2.1 Financement global

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

Partenaires	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
État	50%	70 000 €
Région : Fonds UE déjà reçus et revenant à la Région Auvergne Rhône Alpes	25%	35 000 €
CCEL	25%	35 000€
TOTAL	100%	140.000 €

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études engagées à compter du 1^{er} septembre 2025 rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

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

Certaines opérations de l'étoile ferroviaire lyonnaise ont fait l'objet de demandes de subventions auprès de l'Union Européenne, au titre du programme RTE-T pluriannuel 2014-2020.

Au titre des décisions RTE-T 2015-FR-TM-0074-M, RTE-T 2016-FR-TM-0190W, RTE-T 2017-FR-TM-0013-W et RTE-T 2019-FR-TM-0254S, la part des versements déjà perçus par SNCF Réseau et revenant à la Région est intégrée au plan de financement ci-dessus.

L'état récapitulatif des affectations de la subvention perçue dans le cadre de la RTE-T 2015-FR-TM-0074-M, RTE-T 2016-FR-TM-0190W, RTE-T 2017-FR-TM-0013-W et RTE-T 2019-FR-TM-0254S figure en annexe 6.

Toutefois, si à l'issue du solde des subventions perçues dans le cadre de la RTE-T-2015-FR-TM-0074-M, RTE-T-2016-FR-TM-0190W, RTE-T-2017-FR-TM-0013-W et RTE-T 2019-FR-TM-0254S, le montant effectivement obtenu par SNCF Réseau est inférieur au montant déjà perçu, la Région Auvergne Rhône-Alpes s'engage à apporter les financements complémentaires nécessaires.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds



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

Pour l'Etat et la CCEL, Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en annexe 4.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

Pour la Région, il ne sera pas fait d'appel de fond, s'agissant du renoncement à des subventions européennes versées à SNCF Réseau. En revanche, à la fin de la mission, un Décompte Général des Dépenses (DGD) sera produit et transmis à la Région pour le suivi financier de la mission.

7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
CCEL	Direction Générale des Services 40 rue de Norvège 69125 Colombier Saugnieu	Direction Générale des Services	04 72 79 05 34 accueil@ccel.fr
Etat	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – Service MAP 5 place Jules FERRY 69453 Lyon Cedex 06	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – Service MAP	comptabilite.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats Unité Crédit management	fatima.dgaygui@reseau.sncf.fr

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région	200 053 767 00014	FR 03 200053767



La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais	246 900 575 00019	FR 37 2469 00 575 000 19
Etat	130 006 729 00029	FR 77 130006729
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737
SNCF GARES & CONNEXIONS	507 523 801 02157	FR 51 50 75 23 801

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Sont considérées comme éligibles les dépenses comptabilisées à partir du 01/09/2025,

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le Besoin de financement. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études financées se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, les Financeurs(s) Public(s), après avoir été informés lors du comité de pilotage, pourront examiner avec SNCF Réseau les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention de Financement ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les Financeurs(s) Public(s). En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

A l'issue de ces discussions, les hausses d'indices seront prises en charge par les Financeurs(s) Public(s). En cas de baisse, les sommes seront répercutées aux Financeurs(s) Public(s), à due concurrence.

Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les 4 (quatre) mois suivant le Comité de Pilotage.

ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'Etat
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Service Mobilité Aménagement Paysages
69453 LYON cedex 06

2500164 Annexe rapport 18- Projet de convention SNCF Etude robustesse Portes du Dauphiné 2500164- CFI
Robustesse-halte PDD-V1 (1)- CFI Robustesse-halte PDD

Page 12 / 27



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

Pour la Région

Direction des Mobilités
101 cours Charlemagne
CS 20033
69269 Lyon cedex 02
E-mail : helene.teillamon@auvergnerhonealpes.fr

Pour la CCEL

Aéroport de Lyon-Saint Exupéry
40 rue de Norvège - CS 60001
69125 Colombier-Saugnieu cedex

E-mail : Emmanuel.Giraud@ccl.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Direction territoriale
78 rue de la Villette
69425 Lyon cedex 03
E-mail : sophie.blanchedeau@sncf.fr

Pour SNCF Gares & Connexions

Madame Pascale GUILLEN
129 Rue Servient
69003 Lyon

Fait, en 5 exemplaires originaux,

A Lyon, le
Pour l'État

A Lyon, le
Pour la Région

A Lyon, le
Pour la CCEL

A Lyon, le
Pour SNCF RÉSEAU

A Lyon, le
Pour SNCF Gares & Connexions



ANNEXES

Annexe 1 : Conditions générales (pièce jointe)
Annexe 2 : Extrait du JO du 11 décembre 2019 portant sur la décision de SNCF Réseau
Annexe 3 : Calendrier prévisionnel du programme d'études
Annexe 4 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds - Modèle d'état récapitulatif des dépenses
Annexe 5 : Descriptifs des moyens de communication et calendrier prévisionnel des principaux événements de communication
Annexe 6 : État récapitulatif des subventions UE



ANNEXE 1 : Conditions générales (pièce jointe)

ANNEXE 2 : Extrait du JO du 11 décembre 2019 portant sur la décision de SNCF Réseau

11 décembre 2019

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 110 sur 120

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Avis relatif à la conclusion du débat public et à la décision du maître d'ouvrage du 11 décembre 2019 sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais (NFL LT)

NOR : TRET1934574V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13 et R. 121-9 ;

Vu la décision n° 2018/76/Nœud Ferroviaire Lyonnais Long Terme/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme en date du 3 octobre 2018 ;

Vu le compte rendu présenté par le président de la commission particulière du débat public et le bilan établi par la présidente de la Commission nationale du débat public en date du 11 septembre 2019 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) du 1^{er} février 2018 qui privilégie le traitement des nœuds ferroviaires en leur donnant la première des priorités et en leur associant, chaque fois que cela est pertinent, des objectifs d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, et l'organisation de services express métropolitains à l'échelle des aires urbaines ;

Vu le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'examen au Parlement qui donne la priorité à la résorption de la saturation des nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

Vu le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de Rhône-Alpes du 11 mai 2015 ;

Vu le contrat de performance pour la période 2017-2026 signé entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 avril 2017 ;

Considérant sur la question de l'opportunité du projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais, que :

- le débat public a permis de confirmer l'opportunité d'un projet qui réponde aux objectifs de services ferroviaires plus nombreux et de meilleure qualité, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret, et qui offre une solution de transport de masse adaptée aux enjeux climatiques ;
- les niveaux de service cibles présentés dans le dossier du maître d'ouvrage sont globalement partagés :
 - dessertes périurbaines de Lyon au ¼ h ;
 - liaisons rapides entre grandes métropoles ;
 - développement du transport de marchandises ;
- le débat public a permis de présenter une vision d'ensemble des grands projets à très long terme (Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Accès Alpains, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, NFL Long Terme). Les participants s'accordent à dire que cette vision lointaine et onéreuse nécessite une hiérarchisation ;

Considérant sur les aménagements mis au débat, que :

- dans le cœur du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), entre Saint-Clair et Guillotière, les deux options surface ou souterrain n'ont pas été au centre des débats. Lorsqu'elles ont été évoquées :
 - l'option en surface a soulevé des interrogations relatives à son insertion dans le tissu urbain et est apparue indissociable du réaménagement des boulevards de Stalingrad et des Tchécoslovaques, ce qui n'a pas pu être étudié à ce stade ;
 - l'option en souterrain a soulevé des interrogations relatives à son coût, ses impacts hydrogéologiques et ses fonctionnalités (temps d'accès aux trains, types de trafics) ;
- la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay est apparue comme un élément majeur du projet et nécessaire quel que soit le scénario de long terme retenu. Son aménagement, souhaité en priorité, devient indispensable pour améliorer globalement les niveaux de service vers Grenoble, Chambéry et la ligne à grande vitesse Paris-Marseille ;

Considérant sur le développement équilibré du trafic entre les gares que :

- concernant la gare de Lyon-Saint-Exupéry :
 - les avis exprimés mettent en avant le développement de la gare comme un complément du hub de Part-Dieu et non comme une alternative ;
 - pour autant le débat public a fait ressortir une demande d'une meilleure connexion entre Saint-Exupéry et Lyon, ainsi qu'entre Saint-Exupéry et les principales villes de la région ;
 - il est également souhaité un développement des dessertes TGV, mais le scénario dit de rupture, qui prévoyait le report des TGV province-province de Part-Dieu vers Saint-Exupéry, n'apparaît pas pertinent à l'échelle de l'ensemble du système ferroviaire lyonnais ;
- concernant les autres gares de l'agglomération lyonnaise :
 - le débat public a fait ressortir une demande d'augmentation de leurs dessertes ferroviaires et d'un développement de l'intermodalité (transports en commun, modes actifs, parkings relais...) ;

Considérant sur les besoins propres à chaque territoire, que :

- le débat public a fait émerger la nécessité d'une vision régionale d'ensemble sur les services ferroviaires, allant au-delà de la métropole lyonnaise ;
- les métropoles et les principales villes régionales, mais aussi des territoires moins denses, demandent, en complément de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, des réponses à leurs besoins propres, tant du point de vue du fonctionnement de leurs nœuds ferroviaires (Grenoble, Saint-Etienne, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Annemasse, Clermont-Ferrand) que de leurs liaisons avec Lyon ;

Considérant sur le besoin immédiat d'augmentation et d'amélioration des services, que :

- l'horizon de mise en service des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais a été jugé trop lointain par l'ensemble des participants ;
- le débat public a fait émerger une demande forte d'amélioration, dès maintenant, de la qualité et de la fréquence de services ferroviaires voyageurs par le développement de services express métropolitains, tout en développant de la capacité pour le fret ;
- le maître d'ouvrage a été incité à travailler dès à présent sur une modernisation du réseau existant et de son exploitation permettant de faire circuler davantage de trains (par exemple le déploiement de nouvelles technologies comme la gestion du trafic ERTMS ou 2 trains sur la même voie « 2TMV ») ;
- le maître d'ouvrage a été également invité à poursuivre ses études pour définir une trajectoire de réalisation continue d'aménagements à court, moyen et long termes répondant à un développement progressif des services ferroviaires et selon un projet cible ;
- le débat public a mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre rapidement les conditions d'amélioration de l'intermodalité (tarification, parkings, coordination entre autorités organisatrices des mobilités, accès au train),

Le maître d'ouvrage décide :

- de poursuivre le projet porté au débat public ;
- de construire une démarche de « Services express métropolitains », prenant en compte les besoins divers (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et périurbain lyonnais, ainsi que sur les autres territoires de la région) ;
- de construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure depuis aujourd'hui jusqu'au long terme, et répondant aux enjeux environnementaux et de transition écologique ;
- dans ce cadre :
 - de définir en lien avec les collectivités et autorités organisatrices partenaires (notamment la région Auvergne-Rhône-Alpes) une première phase d'évolutions à court terme des services ferroviaires envisageables et des aménagements associés, au-delà des démarches déjà en cours (plan de mobilisation NFL 2016-2025) ;
 - d'établir un schéma de dessertes ferroviaires des gares de l'agglomération lyonnaise incluant Saint-Exupéry, connectées aux services de transports collectifs, dans une logique de développement de l'intermodalité ;
 - d'approfondir les études pour faire émerger les améliorations possibles à court et moyen terme en s'appuyant notamment sur une meilleure exploitation du nœud et les apports des nouvelles technologies (ERTMS, 2 TMV...) ;
 - d'approfondir l'analyse comparative des deux options d'aménagement sur la section entre Saint-Clair et Guillotière, ainsi que les deux options de phasage combinées entre NFL LT et Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise ;
 - de poursuivre les études du projet à long terme, en étudiant en priorité la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay ;
 - de proposer un dispositif de pilotage du projet adapté aux différents enjeux, aux différentes échelles et aux différents horizons de temps ;
- de poursuivre la dynamique de concertation engagée avec le débat public sous l'égide d'un garant qui sera désigné par la CNDP.

ANNEXE 3 : Caractéristiques de l'opération : Coût, Délais

Eléments financiers :

Le besoin de financement est évalué à 138 500 € HT aux conditions économiques de 06/2025 et comprend l'ensemble des coûts nécessaires à la bonne réalisation du projet. Il se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de 06/2025	Total
Foncier	
Travaux	
MOE	123700
MOA	14800
Provision pour risques	
PRI (à détailler en commentaires)	
PRNI	
TOTAL	

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	
Indice(s) représentatif(s) (ING)	134,4
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Avril 2025
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : d'un taux ING de 2,0% en 2025, de 2,0% en 2026 et de 2,2% au-delà	

Calendrier prévisionnel du programme d'études

	Oct 25	Nov 25	Dec 25	Janv 26	Fev 26	Mars 26	Avril 26
Analyse de l'existant							
Analyse impacts sur périmètre fonctionnel							
Identification et caractérisation des solutions infra							
Analyse comparative et synthèse							
Décision de l'horizon d'ouverture							



ANNEXE 44 : Calendrier révisable des appels de fonds - Modèle d'état récapitulatif des dépenses

Prévision date de l'appel de fonds	Engagement de l'opération	T4 2025	S1 2026	S2 2026
Sur le périmètre de SNCF Réseau % de l'appel de fonds	20%	30%	40 %	10%

Mails des interlocuteurs Etat pour les flux financiers :

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

Mails des interlocuteurs CCEL pour les les flux financiers :

E-mail : Emmanuel.Giraud@ccl.fr

Mails des interlocuteurs SNCF Réseau pour les flux financiers :

fatima.dgaygui@reseau.sncf.fr
sophie.blanchedeau@sncf.fr

Modèle d'état récapitulatif des dépenses

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet) (Intitulé du projet)
Période du :
Phase :

Exemple de principe

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

Les prestations de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération

Annexe 5- Obligations de communication

SNCF-Réseau s'engage à mentionner la contribution des Parties dans les communications publiques liées à l'étude et à mentionner leur concours financier sur l'ensemble des documents, supports de communication, signalétiques spécifiques et autres présentations établies dans le cadre de cette étude.

ANNEXE 1 – Modèle-type d'obligations d'information et de communication de SNCF RESEAU à intégrer dans toutes opérations financées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

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

Les obligations d'information et de communication présentes dans le tableau ci-dessus sont à appliquer pour l'ensemble des Parties par SNCF Réseau.

Annexe 6 – État récapitulatif des subventions UE perçues et recyclées

Etat récapitulatif des affectations des subventions UE perçues dans le cadre la RTE-T-2015-FR-TM-0074-M, RTE-T-2016-FR-TM-0190W ; RTE-T-2017-FR-TM-0013W et RTE-T-2019-FR-TM-024S

2015-FR-TM-0074-M : "Pôle urbain de Lyon - Suppression du goulot d'étranglement ferroviaire (travaux préparatoires)"									
Suivi de la réaffectation des subventions perçues dans le cadre de la RTE-T 2015-FR-TM-0074-M									
SOLDE									
N°	RTE-T	Estimation subvention attendue	Versement n°1	Versement n°2	Versement n°3	Versement n°4	Versement n°5	Total versements	Total recyclages
1601096	2015-FR-TM-0074-M	5 145 835,00 €	2 094 000,01 €	756 465,57 €	1 024 190,21 €	229 763,94	361 934,38	4 446 533,91 €	4 064 737,76 €
			03/12/2016	07/12/2016	03/12/2016	16/12/2016	20/01/2016	86,41%	381 796,15 €
Conventions de financement ayant des objets entrant dans le call 2016									
N°	Objet	Montant UE intégré dans l'avenant des conventions ayant des objets entrant dans le call 2015 ou dans des conventions de financement						Convention de financement	Total versements réaffectés par voie d'avenant
		av n°1	av n°2	av n°3	av n°4	av n°5	av n°6		Part DREAL
									Part Région
									Part Autre
100103	Convention de financement des travaux relatifs à la suppression du passage à niveau préoccupant n°11 sur la route départementale n°147, et à la création d'un pont-rail.	636 400,00 €						636 400,00 €	636 400,00 €
1500200	Convention relative à la phase REA - Opération Port Edouard Herriot - PLEH (amélioration de l'accès ferroviaire au RER permettant de limiter les embouteillages)	202 200,00 €						202 200,00 €	101 100,00 €
1600994	Convention de financement des études d'opérations de robustesse. Contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Coeur du Nord Ferroviaire Lyonnais. Aménagements de robustesse d'exploitation.	932 850,00 €						932 850,00 €	466 425,00 €
1600992	Convention relative au financement des études APO de réouverture du quai B de la gare de Venissieux. Contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Coeur du Nord Ferroviaire Lyonnais. Aménagements de robustesse.	70 000,00 €						70 000,00 €	23 333,33 €
1700237	Convention relative au financement de la réalisation de la voie L en garde de Lyon Part-Dieu. Contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Coeur du Nord Ferroviaire Lyonnais. Voie L & aménagements connexes	2 033 405,79 €						2 033 405,79 €	1 016 702,90 €
2200276	Convention relative au financement de la phase finalisation de l'opération de suppression des Passages à Niveau 12 et 14 de St Pierre de Chandieu par rabattement sur le passage à niveau 13 maintenu en place							114 881,97 €	114 881,97 €
2500164	Convention relative au financement d'études de robustesse dans le cas d'une mise en service de la halte Portes du Dauphiné en amont des travaux de mise à 4 voies de la ligne Lyon - Grenoble entre St-Fons et Grenay							35 000,00 €	35 000,00 €
2500173	Convention relative au financement d'études d'exploitation et de trafic de la Rive Droite du Rhône							40 000,00 €	40 000,00 €
Total								4 064 737,76 €	1 607 563,23 €
Reste à répartir								381 796,15 €	285 839,06 €

Envoyé en préfecture le 06/10/2025

Reçu en préfecture le 06/10/2025

Publié le 06/10/2025

ID : 069-246900575-20250923-2025_09_18-DE



2017-FR-TM-0013-W : GRANT AGREEMENT UNDER THE CONNECTING EUROPE FACILITY															
Suivi de la réaffectation des subventions perçues dans le cadre de la RTE-T 2017-FR-TM-0013-W															
N°	RTE T	Estimation subvention attendue base	Versement n°1	Versement n°2	Versement n°3	Versement n°4	Versement n°5	Versement n°6	Versement n°7	Versement n°8	Versement n°9	Versement n°10	Versement n°11	Total versements	Total recyclages
1800039	2017-FR-TM-0013-W	26 616 156,00 €	2 044 000,00 €	27 338,15 €	2 976 662,80 €	2 847 012,49	956 883,15	1 870 188,08	642 572,08	2 106 576,09	1 744 673,88	1 991 657,14		664 411,52	17 471 996,25 €
			30/09/2020	01/09/2020	29/09/2020	29/09/2020	09/09/2021	29/09/2021	01/09/2022	04/09/2022	02/09/2023	09/09/2024		03/04/25	4 751 461,55 €
Conventions de financement ayant des objets entrant dans le call 2016															
N°	Libellé	Montant UE intégré dans l'avenant des conventions ayant des objets entrant dans le call 2017 ou dans des conventions de financement	Convention de financement				Total versements rattachés par voie d'avantant	Part DREAL	Part Région	Part Autre	Commentaires				
		av n°1	av n°2	av n°3	av n°4	av n°5	av n°6								
1700037	Convention relative au financement de la 2ème partie de la réalisation de la voie L en gare de Lyon Part Dieu (Phase 1)	5 048 020,85 €						5 048 020,85 €	2 524 010,48 €	2 524 010,48 €					Reversement des 3 premiers versements perçus de la RTE T 2017 FR TM 0013 W dans le cadre de l'avenant n°1 délibéré lors de la commission permanente de la Région du 16/10/2020
1800035	Convention relative au financement de la 2ème étape de réaménagement de la réalisation des aménagements du plan de voie en gare de Saint André le Gaz	1 400 000,00 €						1 400 000,00 €	700 000,00 €	700 000,00 €					
2000034	Convention relative au financement de la 1ère phase des études d'avant projet/projet de réaménagement des RTE dans le PIR	1 240 000,00 €						1 240 000,00 €	620 000,00 €	620 000,00 €					
2200036	Convention relative au financement de la phase Réalisation de l'opération de suppression des Passagers à niveau 12 et 14 de St Pierre de Chandieu par rabattement sur le passage à niveau 13							1 838 327,90 €	1 838 327,90 €		1 838 327,90 €				Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçus de la RTE T 2017 FR TM 0013 W : reversement de 1.838.327,904€ pour la part Région. Commission permanente de la Région du 16/10/2020
2200033	Convention relative au financement de la réalisation des travaux de réaménagement de la cour ouest de la plateforme de transport combiné de Vénissieux - Saint Priest							1 800 000,00 €	1 800 000,00 €	1 800 000,00 €					Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçus de la RTE T 2017 FR TM 0013 W : reversement de 1.800.000€ pour la part Région
2400009	Convention relative au financement d'une première phase d'études de faisabilité de 13 aménagements d'infrastructure nécessaires pour le déploiement d'une offre au ¼ d'heure en heure de pointe, sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise à l'horizon 2035, ainsi qu'à un complément d'études de faisabilité sur le raccordement de Saint Fons							1 394 185,85 €	1 394 185,85 €		1 394 185,85 €				Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçus de la RTE T 2017 FR TM 0013 W : reversement de 1.394.185,85€ pour la part Région. Commission permanente de la Région du 11/10/2024
Total								12 720 534,70 €	5 644 010,48 €	7 076 524,23 €	= €				
Reste à répartir								4 751 461,55 €	3 091 987,65 €	1 659 473,90 €	Ces montants ne prennent pas encore en compte de la REA de TC Véossieux dans les versements de l'UE				
Total subvention perçue								17 471 996,25 €							

GREAT AGREEMENT UNDER THE CONNECTING EUROPE FACILITY													
Suivi de la réaffectation des subventions perçues dans le cadre de la RTE-T 2019-FR-TM-0254-S													
N°	RTE-T	Estimation subvention attendue	Versement n°1	Versement n°2	Versement n°3	Versement n°4	Versement n°5	Versement n°6	Total versements	Total recyclages	Dont recyclages Plan Mob	Dont recyclages EPL LT	
20000299	2019-FR-TM-0254-S	4 200 000,00 €	875 500,00 €	195 254,50 €	283 196,75 €	127 508,84			1 481 460,09 €	740 002,78 €	370 365,03 €	369 637,75 €	
CF20000299			09/12/2020	13/06/2021	13/06/2023	13/05/2024				35,2725%			
Conventions de financement ayant des objets entrant dans le call 2019													
N°	Libellé	Montant UE intégré dans avantant des conventions ayant des objets entrant dans le call 2019 ou dans des conventions de financement											
	Plan de Mobilisation	av n°1	av n°2	av n°3	av n°4	av n°5	av n°6	Convention de financement	Total versements réaffectés	Part DREAL	Part Région	Part Autre	Commentaires
22000736	Convention relative au financement de la phase Réalisation de l'opération de suppression des Passages à niveau 12 et 14 de St Pierre de Chandieu par raboutement sur le passage à niveau 13 existant en place							267 688,63 €	267 688,63 €		267 688,63 €		Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçue de la RTE-T 2019-FR-TM-0254-S : reversement de 267 688,63€. Le calcul de ce reversement est fait sur la base d'une affectation de 50% des versements perçus pour les opérations du plan de mobilisation, et 50% pour la part Région. Commission permanente de la Région du 16/12/2022
24000209	Convention Relative au financement d'une première phase d'études de faisabilité de 13 aménagements d'infrastructure nécessaires pour le déploiement d'une offre au ¼ d'heure en heure de pointe, sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise à l'horizon 2035, ainsi qu'à un complément d'études de faisabilité sur le raccordement de Saint Fons							102 676,40 €	102 676,40 €		102 676,40 €		Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçue de la RTE-T 2019-FR-TM-0254-S : reversement de 102 676,40€ pour la région. Commission permanente de la Région du 11/10/2024.
Total									370 365,03 €	- €	370 365,03 €	- €	
Reste à répartir									370 365,02 €	370 365,02 €	0,00 €		
Total Plan mob									740 730,05 €				
EPL LT													
20000232	Convention relative au financement des Etudes générales NPL 2019-2021	66 500,00 €						66 500,00 €			66 500,00 €		Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçue de la RTE-T 2019-FR-TM-0254-S : reversement de 66 500€ pour la région. Commission permanente de la Région du 30/09/2023
24000209	Convention Relative au financement d'une première phase d'études de faisabilité de 13 aménagements d'infrastructure nécessaires pour le déploiement d'une offre au ¼ d'heure en heure de pointe, sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise à l'horizon 2035, ainsi qu'à un complément d'études de faisabilité sur le raccordement de Saint Fons							303 137,75 €	303 137,75 €		303 137,75 €		Convention de financement conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Le montant de subvention perçue de la RTE-T 2019-FR-TM-0254-S : reversement de 303 137,75€ pour la région. Commission permanente de la Région du 11/10/2024.
Total									369 637,75 €	- €	369 637,75 €	- €	
Reste à répartir									371 092,30 €	249 859,88 €	0,00 €	121 232,41 €	
Total EPL LT									740 730,05 €				
Reste à répartir au global									370 365,03 €				
du titre Plan mob									370 365,03 €				
du titre EPL									371 092,30 €	249 859,88 €	0,00 €	121 232,41 €	
Total									741 457,33 €	620 224,90 €	0,00 €	121 232,41 €	