



RÉGION NORMANDIE

Conseil Régional Réunion du 26 juin 2017

Rapport du Président

Objectif stratégique	Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie
Mission	Moderniser et améliorer les infrastructures ferroviaires
Programme	P321 - Réaménager les gares et rénover les infrastructures ferroviaires
Objet du rapport	MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE SERQUEUX-GISORS

Afin de développer le transport de fret ferroviaire, d'importants travaux de rénovation sur l'axe Serqueux-Gisors sont nécessaires pour désengorger l'axe historique de la vallée de la Seine actuellement saturé. Ce second itinéraire offrira aux grands ports maritimes du Havre et de Rouen une desserte fiable et robuste vers l'Île-de-France et vers le centre et le sud de l'Europe. Celle-ci permettra la circulation de 25 trains supplémentaires entre le port du Havre et l'Île-De-France. La capacité libérée sur l'itinéraire historique offrira au port de Rouen une augmentation potentielle de train de marchandises.

Le contexte national :

La ligne ferroviaire Paris-Le Havre se caractérise à la fois par la densité et la polyvalence de son trafic : trains Grandes Lignes Paris-Rouen - Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, TER Haute-Normandie et Basse-Normandie rejoignant Paris, trains d'Île-de-France entre Mantes et Paris, trains de fret en nombre conséquent, rejoignant la Grande Ceinture de Paris.

Le Grenelle de l'environnement décliné par les projets stratégiques de développement des Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre prévoit par ailleurs un transfert modal significatif de la route vers le rail. L'Engagement National pour le Fret Ferroviaire lancé par l'Etat en septembre 2009, a inscrit 8 axes en vue de relancer le fret ferroviaire, dont l'axe 5 concernant la création d'un réseau orienté fret, et l'axe 7 visant à favoriser la desserte ferroviaire des Grands Ports Maritimes Normands.

En dépit de ces objectifs et malgré des investissements ferroviaires importants réalisés depuis 2008, une dégradation importante du trafic ferroviaire fret de/vers la Normandie est constatée depuis plusieurs années :

- baisse de la part modale du fret ferroviaire,

- difficultés d'acheminement des trafics fret depuis les ports normands du Havre et de Rouen par l'Axe historique vers l'Île de France, premier hinterland du port du Havre pour le combiné.

Les contraintes d'exploitation de l'axe historique Paris-Le Havre ne permettent pas d'envisager un maintien au niveau actuel (à plus forte raison une augmentation) des circulations fret à court et moyen terme entre la Normandie et l'Île de France.

Deux facteurs principaux expliquent ces difficultés :

- le développement trafic voyageurs se fait essentiellement au détriment du fret : densification en Île-de-France et dans le nœud de Rouen essentiellement,
- le programme d'entretien de l'itinéraire principal réalisé par SNCF Réseau nécessite de mettre en œuvre des plages travaux incompatibles avec les circulations fret : les travaux sont réalisés de nuit sur Paris / Le Havre et de jour sur l'itinéraire fret en Île de France (Grande ceinture – GC).

Cette situation a donc conduit les acteurs du transport ferroviaire à rechercher un itinéraire alternatif à l'itinéraire historique Paris-Rouen - Le Havre qui donnerait au fret une offre supplémentaire permettant, en particulier, l'acheminement vers son hinterland, du trafic du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) et pouvant servir au Port de Rouen en cas de blocage de l'itinéraire historique.

L'itinéraire Le Havre – Paris via l'axe Serqueux et Gisors a été identifié comme un itinéraire alternatif de performance quasiment équivalente à l'itinéraire principal, à condition qu'une modernisation complète soit engagée sur cet axe. Cet itinéraire pourra continuer à accueillir le trafic passager régional mis en place après la rénovation de l'axe.

La modernisation de Serqueux–Gisors permettra ainsi de lever les contraintes actuelles de capacité d'accès à l'Île-de-France.

L'opération sera aussi l'occasion de réaliser les travaux de mise en accessibilité PMR de la gare de Gisors en cohérence avec le schéma régional d'accessibilité et son agenda d'accessibilité programmé.

Le contenu du projet :

Le projet a été déclaré d'utilité publique en date du 18 novembre 2016. Les études et avant-projet étant achevés, il peut maintenant rentrer dans la phase réalisation.

Le coût total prévisionnel du projet est estimé à 260M€. L'Union Européenne s'est engagée à subventionner la réalisation de cette liaison à hauteur de 30%, au titre de sa politique en faveur des Mécanismes d'Interconnexion en Europe. La Région Normandie s'est engagée, au titre du contrat de plan interrégional Etat-Région Vallée de Seine 2015-2020, révisé par délibération du 15 décembre 2016, à cofinancer le projet aux côtés de l'Etat.

Les travaux de modernisation globale du tronçon de ligne Serqueux-Gisors et la création concernent :

- la création à Serqueux du raccordement direct à la ligne Rouen-Amiens et de la ligne Serqueux-Gisors, qui a vocation à être intégré au réseau ferré national,
- l'électrification de la ligne, l'adaptation correspondantes des ouvrages d'arts (ponts ...) et la mise en place de postes d'aiguillage informatisés,
- la mise en place d'un système de surveillance du train (contrôle de vitesses par balises) et de signalisation correspondant à la nouvelle norme d'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens,
- la suppression de passages à niveau incluant des rétablissements de voiries et aménagements,
- la mise en accessibilité de la gare de Gisors,
- la mise en place de protections acoustiques et hydrauliques notamment pour la protection des captages d'alimentation en eau potable, de compensations environnementales (...).

La participation financière de la Région, pour la phase réalisation, s'élèvera à 90M€ au bénéfice de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet. Cette opération est cofinancé par

l'Etat (Agence de financement des infrastructures de transport de France- AFITF), pour un montant de 90M€.

Les modalités de financement régional sont fixées dans le cadre d'une convention de financement de l'opération.

Par courrier du 14 mars 2017 cosigné par les Présidents de la Région Normandie, de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté d'Agglomération Havraise, il a été demandé à SNCF Réseau de procéder sans attendre au démarrage des travaux.

Il vous est proposé :

- d'affecter sur l'enveloppe P321E14, sur l'opération P3210007 « réseau régional », la somme de 89 956 347 € (tranche n°17P02944T01),
- d'attribuer sur l'enveloppe P321E14, sur l'opération P3210007 « réseau régional », la somme de 89 956 347 € en faveur de SNCF Réseau, au titre de la participation au financement des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, (tranche n°17P02944T01), dont le montant total s'élève à 245 855 558 € HT soit une participation de la Région à hauteur de 36,59%,
- d'approuver la convention de financement ci-annexée,
- d'autoriser le Président à signer la convention ci-jointe ainsi que tous les actes utiles à la mise en œuvre de cette décision.

Hervé MORIN

Convention relative au financement des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors

Entre :

L'État (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par M. François POUPARD, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ;

Ci-après désigné « l'ETAT »

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23^{ème} étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. Philippe DURON, autorisé pour ce faire par la délibération n°17-xx du conseil d'administration en date du 15 juin 2017 ;

Ci-après désigné « l'AFITF »

La Région Normandie, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Hervé MORIN, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente n° : en date du

Ci-après désigné « la REGION Normandie »

et :

SNCF Réseau établissement public industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce de Bobigny sous le n°412 280 737 00310, dont le siège est situé à CAMPUS RESEAU, 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, CS 80001, 93 418 La Plaine Saint Denis CEDEX, désigné ci-après SNCF Réseau, représenté par Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

L'Etat, l'AFITF, la Région Normandie et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu les articles L2111-9 à L2111-14 du Code des transports relatifs à SNCF Réseau ;

Vu le décret 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le Décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

Vu les articles R1512-12 à R1512-19 du Code des transports relatifs à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu le contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau signé le 20 avril 2017 ;

Vu le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2017 et ses budgets rectificatifs n°X approuvés par les délibérations n°16-61-02 du 6 décembre 2016 et n° X du X de son conseil d'administration et leur annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte 657) comportant, en particulier, l'inscription de la ligne « Serqueux-Gisors » ;

Vu la convention relative au financement de la phase Avant-Projet de la modernisation de la voie ferrée entre Gisors et Serqueux signée le 13 décembre 2010 ;

Vu la convention relative au financement de la phase Projet de la modernisation de la voie ferrée entre Gisors et Serqueux signée le 12 décembre 2013 entre l'Etat et la Région de Haute-Normandie d'une part et SNCF Réseau;

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional N° X en date du X, autorisant la signature de la convention de financement relative aux travaux de modernisation de la section de ligne entre Serqueux et Gisors.;

Vu le projet de Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée pour le service public régional de transport de voyageurs adopté par le Conseil Régional de Normandie lors de sa séance du 23 juin 2016

Vu le contrat de plan interrégional Etat-Région pour la Vallée de la Seine 2015-2020, signé le 25 juin 2015 ; et son avenant n°1, signé le 3 février 2017.

Vu la convention de financement conclue avec l'Union Européenne au titre du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) en date du 1er décembre 2015 n°2014-FR-TM-0534-M ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 18 novembre 2016 portant déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors ;

Vu l'arrêté interpréfectoral du 2 décembre 2016 autorisant au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire 330 000 Serqueux – Gisors ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de SNCF Réseau du 25 avril 2017 relatif au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de SNCF Réseau en date du XXXX approuvant la signature de la convention de financement XXXX ;

Étant préalablement exposé que :

Sur les missions de l'AFITF :

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre chargé des transports et qui a pour mission de *concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement (...) de projets d'intérêt national (ou) international(...) relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable (...). Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement (...).*

Il est ainsi établi que l'AFITF est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

Sur le projet à financer :

La ligne ferroviaire Paris - Le Havre se caractérise à la fois par la densité et la polyvalence de son trafic : trains Grandes Lignes Paris-Rouen - Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg ; TER Haute-Normandie et Basse-Normandie rejoignant Paris ; trains d'Île-de-France entre Mantes et Paris ; trains de fret en nombre conséquent, rejoignant la Grande Ceinture de Paris.

Le Grenelle de l'environnement décliné par les projets stratégiques de développement des Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre prévoit par ailleurs un transfert modal significatif de la route vers le rail. L'Engagement National pour le Fret Ferroviaire lancé par l'Etat en septembre 2009, a inscrit 8 axes en vue de relancer le fret ferroviaire, dont l'axe 5 concernant la création d'un réseau orienté fret, et l'axe 7 visant à favoriser la desserte ferroviaire des Grands Ports Maritimes Normands.

En dépit de ces objectifs et malgré des investissements ferroviaires importants réalisés depuis 2008, une dégradation importante du trafic ferroviaire fret de/vers la Normandie est constatée depuis plusieurs années :

- baisse de la part modale du fret ferroviaire ;
- difficultés d'acheminement des trafics fret depuis les ports normands du Havre et de Rouen par l'Axe historique vers l'Île de France, premier hinterland du port du Havre pour le combiné.

Les contraintes d'exploitation de l'axe historique Paris-Le Havre ne permettent pas d'envisager un maintien au niveau actuel (à plus forte raison une augmentation) des circulations fret à court et moyen terme entre la Normandie et l'Île de France.

Deux facteurs principaux expliquent ces difficultés :

- le développement trafic voyageurs se fait essentiellement au détriment du fret : densification en Île-de-France et dans le nœud de Rouen essentiellement ;

- le programme d'entretien de l'itinéraire principal réalisé par SNCF Réseau nécessite de mettre en œuvre des plages travaux incompatibles avec les circulations fret : les travaux sont réalisés de nuit sur Paris / Le Havre et de jour sur l'itinéraire fret en Ile de France (Grande ceinture – GC).

Cette situation a donc conduit les acteurs du transport ferroviaire à rechercher un itinéraire alternatif à l'itinéraire historique Paris-Rouen - Le Havre qui donnerait au fret une offre supplémentaire permettant, en particulier, l'acheminement vers son hinterland, du trafic du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) et pouvant servir au Port de Rouen en cas de blocage de l'itinéraire historique.

L'itinéraire Le Havre – Paris via l'axe Serqueux et Gisors a été identifié comme un itinéraire alternatif de performance quasiment équivalente à l'itinéraire principal, à condition qu'une modernisation complète soit engagée sur cet axe. Cet itinéraire pourra continuer à accueillir le trafic passager régional mis en place après la rénovation de l'axe.

La modernisation de Serqueux – Gisors permettra ainsi de lever les contraintes actuelles de capacité d'accès à l'Ile-de-France.

L'opération sera aussi l'occasion de réaliser les travaux de mise en accessibilité PMR de la gare de Gisors en cohérence avec le schéma régional d'accessibilité et son agenda d'accessibilité programmé.

La présente convention, conclue entre l'AFITF, l'Etat, la Région Normandie et SNCF Réseau, porte sur la réalisation des travaux de modernisation globale du tronçon de ligne Serqueux Gisors et sur la création de son raccordement direct à la ligne Rouen-Amiens qui a vocation à être intégré au réseau ferré national.

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement des travaux de l'opération de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors. Elle précise notamment le programme de l'opération, l'assiette de financement et le plan de financement.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination suivante :

« *Serqueux-Gisors – Modernisation – COFI REA AFITF* »

Article 2 : Définition du programme de l'opération

L'objectif de l'opération consiste à moderniser des constituants de l'infrastructure ferroviaire permettant d'améliorer les performances de la ligne, sa capacité, sa robustesse, sa fiabilité. Elle doit être capable d'offrir aux Grands Ports Maritimes Normands un itinéraire alternatif fret leur permettant d'écouler leur trafic dans des conditions d'acheminement et équivalentes malgré les perturbations (travaux et incidents) sur l'itinéraire principal.

Le programme de l'opération est composé des aménagements suivants :

- La création d'un raccordement ferroviaire direct électrifié à deux voies, d'une longueur d'environ 1 500 m à la hauteur de Serqueux, entre la ligne Rouen-Amiens (n°321000) et la ligne Serqueux-Gisors (n°330000), de façon à éviter les manœuvres de rebroussement en gare de Serqueux pour les deux sens de circulation entre Le Havre/Rouen et Gisors ;
- La mise en place d'une signalisation automatique (de type BAPR – Block Automatique à Permissivité Restreinte) à 4 cantons longs à compteurs d'essieux (10 points de comptage) et les équipements qui lui sont associés, adaptée aux capacités de circulations ferroviaires visées par le projet ;
- L'installation d'un système de surveillance des trains de type KVB (assurant le contrôle de la vitesse par balises) et la prise de mesures conservatoires pour permettre l'installation d'un second système de type ETCS (European Train Control System) de niveau 1, de manière à répondre à la nouvelle norme d'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens ;
- La création de deux postes d'aiguillages informatisés (type PAI), d'une part pour la gare de Serqueux de manière à gérer les nouvelles fonctionnalités découlant de la réalisation du raccordement ferroviaire direct, et d'autre part pour la gare de Gisors, de façon à faire face à l'augmentation du nombre de services et de manœuvres ;
- L'installation des infrastructures et des équipements nécessaires au déploiement d'un nouveau système de télécommunication entre le sol et les trains (type GSM-R, Global System for Mobile communication – Railway), pour

permettre notamment la communication entre les trains et les postes d'aiguillage ;

- L'électrification de la totalité de la ligne à double voie et du raccordement à réaliser en courant alternatif de 25000 Volts en 50Hz. Un poste autotransformateur sera également installé sur la commune de Saint-Germer-de-Fly à proximité de la voie ferrée ;
- La modification par reconstruction en place, suppression, rehaussement de tablier, ou remplacement par un nouvel ouvrage à proximité, selon le cas, de 5 ponts route existants non compatibles avec le gabarit électrification :
 - Pont route de la RD13 à Serqueux : à reconstruire en place ;
 - Pont route des Molettes ou de Hausseline à Haussez : à supprimer (une voie de desserte étant aménagée pour rejoindre le PN51 à proximité) ;
 - Pont route des Herbages à Falaise à Saint-Pierre-Es-Champs : à rehausser ;
 - Pont route de Bouchevilliers : à remplacer par un nouveau pont juste au Nord ;
 - Pont route de Droittecourt à Sérifontaine : à remplacer par un nouvel ouvrage juste au Nord ;
- La suppression des passages à niveau suivants ;
 - PN n°41 et PN n°42 à Ferrières-en-Bray et PN n°60 à Forges-les-Eaux : avec aménagement de rétablissements routiers sécurisés à proximité ;
 - PN n°40 à Ferrières-en-Bray, PN n°47 et PN n°49 à Gancourt-Saint-Etienne, PN n°51 et PN n°52 à Haussez : sans ouvrage de rétablissement, mais avec aménagement de voies latérales ;
 - PN n°26 à Eragny-sur-Epte : avec création d'une passerelle piétonne ;
- La sécurisation du PN n°33 (Amécourt) ;
- L'Amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Gisors, par rehaussement d'un quai et création d'une passerelle piétonne, offrant un accès sécurisé aux quais depuis le bâtiment voyageurs ;
- La réalisation de protections acoustiques répondant aux objectifs réglementaires et engagements du maître d'ouvrage :
 - autour de la ligne Serqueux-Gisors, au titre des effets directs l'aménagement d'environ 14 écrans acoustiques représentant un linéaire cumulé d'environ 7200m et la mise en place d'isolations de façade pour environ 300 bâtiments
 - ainsi qu'autour des lignes encadrantes « Motteville-Serqueux » et « Gisors-Pontoise », au titre des effets indirects du projet
- Des travaux hydrauliques permettant d'assurer l'assainissement longitudinal et la transparence des plates-formes créées (ferroviaires et routières), ainsi que la protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) dans la traversée des périmètres de protection rapprochée ;

- La mise en place de Suivi des Trains En Marche (STEM) et de Détecteurs de Boîtes Chaudes (DBC).

Le programme d'opération inclut la mise en œuvre des mesures compensatoires fixées à l'annexe 3 de l'arrêté préfectoral en date du 18 novembre 2016 déclarant l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Ces mesures compensatoires portent notamment sur les éléments suivants :

- le volume perdu d'expansion de crue au droit de la vallée de l'Epte pour la réalisation du remblai du rétablissement du PN42 (Ferrières-en-Bray) et pour lequel un volume équivalent de stockage des eaux devra être restitué ;
- la perte d'environ 13 000 m² de zones humides pour lesquels le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un programme de valorisation hydro-écologique pour restaurer ces zones humides fonctionnelles ;
- la coupure d'environ 2 000m de haies pour lesquelles le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un programme de reboisement ou de renforcement du réseau de haies permettant une reconnexion de corridors écologiques interceptés.

Le programme d'opération tient compte du fait que les travaux seront exécutés en régime de voie fermée.

Article 3 : Financement de l'opération

3.1 Coût des travaux aux conditions économiques de références et de réalisation

Le coût de la phase réalisation est fixée à 211 977 243 € HT aux conditions économiques de janvier 2010, équivalent à 245 855 558 € HT courants, sur la base d'une mise en service prévue en juin 2020, avec achèvement des travaux au 1^{er} trimestre 2021, et d'une hypothèse d'évolution du TP01 sur les bases suivantes :

- TP01 de janvier 2010 = 635,2 (base 1975)
- TP01 de juin 2016 = 102,1 (base 2010)
- Hypothèse d'évolution du TP01 de 2% par an jusqu'en 2020
- Hypothèse d'évolution du TP01 de 4% par an au-delà de 2020

La présente convention porte donc sur un montant à financer à hauteur de 211 977 243 € HT aux conditions économiques de janvier 2010, équivalent à 245 855 558 € HT courants.

Le détail des coûts et les hypothèses d'actualisation du TP01 sont précisés en **Annexe 2**.

3.2 Financements européens

SNCF RESEAU s'est vue notifier par l'Union Européenne (MIE), une subvention de 71 031 876,20 € courants dont 65 942 864,45 € courants affectés au financement des prestations visées par la présente convention.

Il appartient à SNCF Réseau, maître d'ouvrage dûment désigné bénéficiaire de la

subvention européenne du MIE, de diligenter la conduite du projet et des certificats correspondants de façon à ce que le montant effectif versé corresponde au montant maximum notifié pour la phase réalisation, c'est-à-dire 65 942 864,45€ courants.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de calendrier de réalisation, de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative au projet et aux travaux. Ces dispositions figurent en **Annexe 4**.

Néanmoins, SNCF RESEAU attire l'attention des autres parties sur les règles contraignantes liées à la gestion des subventions européennes, entraînant une incertitude sur les montants effectivement encaissés (acquis qu'à l'issue d'un audit éventuel a posteriori).

3.3 Plan de financement

Le besoin de financement au titre de la présente convention est évalué à 211 977 243 € HT aux conditions économiques de janvier 2010, équivalent à 245 855 558 € HT courants.

Les dépenses concernant le programme de l'opération visé dans l'article 2 et engagées antérieurement à la signature de la présente convention afin de respecter les contraintes de planning, sont d'ores et déjà intégrées à ce besoin de financement.

L'AFITF et la Région Normandie s'engagent à participer à parité au financement de l'opération dans la limite d'un montant maximal de 89 956 346,78 € courants HT chacun. Ainsi les clés de répartition sont les suivantes :

Phase REA	Montant plafonds en Euros courants	Clé de répartition %
AFITF (Etat)	89 956 346,78 €	36,59 %
Région Normandie	89 956 346,78 €	36,59 %
Union européenne (MIE)	65 942 864,45 €	26,82 %
SNCF RÉSEAU	0 €	0%
TOTAL	245 855 558,00 €	100,00 %

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

L'article L.2111-10-1 du code des transports et le contrat de performance fixent les règles de participation de SNCF Réseau dans le cadre de projet de maintenance. En application de ce principe, la participation de SNCF RESEAU est nulle.

Les participations de l'AFITF et de la région Normandie s'entendent sous réserve du versement intégral et définitif de la subvention européenne susmentionnée. Si le

montant de 65 942 864,45 € courants attendu de l'Union Européenne pour le financement de cette opération n'était pas octroyé ou était réduit, le comité de pilotage devra alors en évaluer les causes et responsabilités et proposer les éventuelles actions à mettre en œuvre afin d'assurer le bouclage du plan de financement, dans le respect des textes applicables, et notamment les modalités et principes fixés par le Code des transports.

Article 4 : Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des travaux prévus à l'article 2 est assurée par SNCF Réseau.

Article 5 : Délais de réalisation

La durée prévisionnelle des travaux est de 45 mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU. Le lancement des travaux devra intervenir au plus tard un mois après la signature complète de la présente convention.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases des travaux est joint en **Annexe 2**. Toute modification ou dépassement des délais prévus dans ce calendrier prévisionnel devront être justifiés par le maître d'ouvrage auprès de l'AFITF, l'État et de la Région Normandie.

Article 6 : Composition et constitution des comités

Il est créé un comité de pilotage dont la composition est la suivante :

- la Préfète de la Région Normandie (ou son représentant),
- le Président du Conseil régional de Normandie (ou son représentant),
- le Président de SNCF Réseau (ou son représentant),
- le Directeur Général des Infrastructures de Transports, de la Mer et de la Pêche (ou son représentant)

Le comité de pilotage valide le programme prévisionnel de l'opération ainsi que les modifications éventuelles de programme qui lui seraient proposées par SNCF Réseau en cours de réalisation des travaux. Il est prévu qu'il se réunisse aussi souvent que nécessaire pour se faire présenter par SNCF Réseau l'avancement des travaux, la tenue des délais et la mise à jour financière du dialogue de gestion de l'opération financière. Le comité de pilotage aura également pour objet de s'accorder sur des orientations en cas de risque de dépassement du besoin de financement.

Les partenaires sont tenus de le convoquer sous un mois en cas de détection d'aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Un comité technique et financier de suivi est établi. Il est composé d'un représentant technique de chacun des membres du comité de pilotage de la présente convention et d'un représentant de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie. Ce comité assistera le comité de pilotage dans le suivi du déroulement des opérations physiques et financières.

SNCF Réseau informera l'Etat et la Région en amont, de tout besoin de modification de la consistance du programme et des risques de dépassement du coût de l'opération.

Article 7 : Partage des risques

Les risques financiers liés à l'actualisation du coût de l'opération en fonction de l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés solidairement par l'AFITF et la Région, au prorata de leurs clés de financement définies à l'article 3.2 de la présente convention. Ces risques s'entendent à la hausse ou à la baisse par rapport aux hypothèses d'évolution du TP01 visées à l'article 3.1.

Les risques financiers concernant les aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier découlant de choix propres au maître d'ouvrage, qui apparaîtraient au cours de la réalisation de l'opération, sont supportés par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Si des aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier liés à des circonstances imprévisibles ou exceptionnelles devaient survenir, le maître d'ouvrage saisit le Comité de pilotage afin qu'il soit décidé des suites à donner et notamment pour examiner si une adaptation du principe précédent apparaît nécessaire.

Les demandes de modifications de programme formulées par un signataire de la convention ou un tiers devront être intégralement prises en charge financièrement par le demandeur.

Le cas échéant, les modifications donneront lieu à la signature d'un avenant à la présente convention.

Ces principes seront appliqués pour le calcul du règlement de solde prévu à l'article 8.

Article 8 : Modalités de versement

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de l'AFITF et de la Région Normandie comme suit :

- A la complète signature de la convention, un premier appel de fonds correspondant à 5% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 3, en euros courants ;
- Après le démarrage et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement des travaux, ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 3. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes :

1. La facture précisant :
 - a. la référence de la convention de financement
 - b. la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase REA, de la clé de financement définie à l'article 3, et des demandes d'acompte antérieures.
 2. l'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la présente convention ;
 3. le certificat d'avancement physique des travaux signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage (la Directrice Territoriale ou le Directeur d'Opération) ;
 4. le tableau de l'état des dépenses comptabilisées exprimées en euros courants et ramenées aux conditions économiques de janvier 2010, et en pourcentage par rapport au coût d'objectif et décomposées en fonction des postes de dépenses tels que définis à l'**Annexe 3** signé et transmis par le Directeur de l'opération ;
- au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées. Les demandes comprendront les mêmes documents que ceux présentés pour les appels de fonds inférieurs à 80%. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90 % du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 3 ;
 - au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses acquittées. Les demandes comprendront les mêmes documents que ceux présentés pour les appels de fonds inférieurs à 80% et accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses acquittées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 3 ;
 - le versement du solde sera conditionné à la production d'un règlement de solde approuvé par l'État et la Région et produit, en euros aux conditions 2010 et en euros courants, dans les conditions suivantes :
 1. dans un délai maximum de 3 ans suivant la mise en service, SNCF Réseau soumettra à l'État (DGITM) et à la Région une proposition de règlement du solde prenant en compte un décompte général et définitif (DGD) des dépenses acquittées, marché par marché, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi que les éventuels partages de risques selon les principes définis à l'article 7. L'approbation du DGD par l'État et la Région Normandie permettra d'enclencher la clôture de la convention soit par le versement du solde par l'AFITF et la Région Normandie soit du remboursement du trop-perçu par SNCF Réseau selon le bilan du DGD ;

2. Dans l'éventualité où tous les marchés ne seraient pas clos, le maître d'ouvrage proposera alors un état des dépenses, marché par marché incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et les éventuels partages de risques selon les principes définis à l'article 7, ainsi qu'un montant forfaitaire de dépenses tardives accompagné d'un argumentaire sur le calcul de ce forfait. L'approbation par l'État et la région de cette proposition de règlement définitif lui confèrera le statut de DGD et permettra d'enclencher la clôture de la convention soit par le versement du solde par l'AFITF et la Région soit du remboursement du trop-perçu par SNCF Réseau selon le bilan de ce « DGD » ;
3. Dans le cas où l'État et la Région n'approuveraient pas le montant forfaitaire de dépenses tardives proposé par SNCF Réseau, la production du DGD (y compris partage des risques) sera alors renvoyée au moment où tous les contentieux seront éteints.

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds annuels par cofinanceurs (hors MIE) objet de la présente convention se trouve ci-dessous.

Récapitulatif des appels de fonds prévus pour la Région Normandie				
Acompte	Date prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement de la Région Normandie	Commentaires
1	Signature complète de la convention Juin 2017	4 497 817,34 €*	5%	Sur signature de la convention
2	Novembre 17	5 397 380,81 €*	6%	Selon conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
3	Juin 2018	21 589 523,21 €*	24%	
4	Novembre 2018	13 493 452,02 €*	15%	
5	Juin 2019	17 991 269,36 €*	20%	
6	Novembre 2019	8 995 634,68 €*	10%	
7	Appels de fonds réalisés au rythme des dépenses comptabilisées**	8 995 634,68 €*	10%	
8	Appels de fonds réalisés au rythme des dépenses acquittées***	8 995 634,68 €*	10%	
TOTAL		89 956 346,78 €	100%	

Récapitulatif des appels de fonds prévus pour l'AFITF

Acompte	Date prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement de la Région Normandie	Commentaires
1	Signature complète de la convention Juin 2017	4 497 817,34 €*	5%	Sur signature de la convention
2	Novembre 17	5 397 380,81 €*	6%	Selon conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
3	Juin 2018	21 589 523,21 €*	24%	
4	Novembre 2018	13 493 452,02 €*	15%	
5	Juin 2019	17 991 269,36 €*	20%	
6	Novembre 2019	8 995 634,68 €*	10%	
7	Appels de fonds réalisés au rythme des dépenses comptabilisées**	8 995 634,68 €*	10%	
8	Appels de fonds réalisés au rythme des dépenses acquittées***	8 995 634,68 €*	10%	
TOTAL		89 956 346,78 €	100%	

*Les montants sont donnés à titre indicatifs et prévisionnels.

** Les dépenses comptabilisées représentent la somme :

- des factures réceptionnées par le Maître d'Ouvrage et non acquittées ;
- des factures acquittées par le Maître d'Ouvrage ;
- les dépenses internes du Maître d'Ouvrage (frais de Maîtrise d'Ouvrage et de Maîtrise d'œuvre).

*** Les dépenses acquittées représentent la somme :

- des versements effectivement réalisés aux prestataires et entreprises externes missionnés par le Maître d'Ouvrage ;
- les dépenses internes du Maître d'Ouvrage (frais de Maîtrise d'Ouvrage et de Maîtrise d'œuvre).

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFITF, SNCF Réseau transmet ses appels de fonds à l'AFITF par courrier postal sur la base des modèles prévus en **Annexe 3**. Il en transmet également immédiatement une copie à l'État (DGITM). Lorsqu'un appel de fonds est considéré par l'État comme pouvant être accepté, l'AFITF règle au bénéfice de SNCF Réseau dans un délai de 45 (quarante-cinq) jours, à compter de la date de réception de l'appel de fonds validé, la somme qui lui incombe. Le mandatement de l'AFITF est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.

Le paiement est effectué directement par virement à SNCF Réseau vers le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture porté dans le libellé du virement) :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Réseau	Société générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Article 9 : Domiciliation de la facturation et contact

Pour l'exécution de la présente, les domiciliations des parties pour la facturation et la gestion des flux financiers sont les suivantes :

État	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des infrastructures de transport Sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables Tour Séquoïa 92055 La Défense Cedex
AFITF	Secrétariat général La Grande Arche – Paroi Sud – 23 ^{ème} étage 92055 La Défense Cedex
Région Normandie	Région Normandie Direction Mobilité et Infrastructure Service Infrastructures et Etudes, Site de Rouen Hôtel de Région, Abbaye aux Dames Place Reine Mathilde CS 50523 14 035 CAEN CEDEX 1
SNCF Réseau	Direction générale finances et achats Direction finance et trésorerie Unité crédit management CAMPUS SNCF Réseau 15-17 rue Jean-Philippe Rameaux CS 80001 93 418 La Plaine Saint Denis CEDEX

Article 10 : Date d'effet, modification, caducité et résiliation de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de signature du dernier des partenaires.

La présente convention couvre également les dépenses concernant le programme de l'opération visé dans l'article 2 qui seraient engagées antérieurement à sa date d'effet afin de respecter les contraintes de planning.

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées aux articles 8 et 9, 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'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

La présente convention est déclarée caduque si, à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de sa date de complète signature, le maître d'ouvrage n'a pas transmis à l'AFITF, l'État (DGITM) et la Région, les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. La convention peut alors être résiliée de plein droit par l'État et la Région à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée conjointe de l'État et de la Région avec accusé de réception valant mise en demeure. Les cofinanceurs ne sont pas tenus d'avertir le maître d'ouvrage de la perspective d'expiration de ce délai de caducité.

La convention peut également être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non-respect 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.

Dans tous les cas SNCF Réseau procède à la présentation d'une facture correspondant aux dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, dans la limite maximale des montants indiqués en euros courants à l'article 3 pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu et, selon le cas :

- SNCF Réseau s'engage à reverser à l'AFITF et la Région l'éventuel trop-perçu ;
- L'AFITF et la Région, au prorata de leur participation, s'engagent à rembourser l'éventuel solde à SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final

Article 11 : Obligation d'information mutuelle

L'AFITF, l'État, la Région Normandie et SNCF Réseau s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance et affectant le montant ou le calendrier des versements à effectuer au titre de la présente convention.

Article 12 : Communication

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau fait mention du financement de l'Union européenne, de l'AFITF et de la Région Normandie tel que le prévoient les modalités prévues à l'**Annexe 4**.

Article 13 : Litiges

Les parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Le Comité de pilotage, mentionné à l'article 6, se réunit dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

À défaut d'accord amiable, dans un délai de 2 mois, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention pourront faire l'objet d'une action devant le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise

Article 14 : Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de signature par l'ensemble des parties. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Article 15 : Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

La présente convention est établie en cinq exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'État,
Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

François POUPARD

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,
Le Président du Conseil d'Administration**

**Pour SNCF Réseau,
Le Directeur Général Délégué**

Philippe DURON

Alain QUINET

**Pour la Région Normandie,
Le Président du Conseil régional
de Normandie**

Hervé MORIN

Annexe 1 – Descriptif du projet de modernisation de la ligne entre Serqueux et Gisors

I – Contexte ferroviaire, objectifs et caractéristiques du projet

I. 1. Caractéristiques actuelles de la ligne Serqueux-Gisors

I. 1. 1. Itinéraire existant

Le tronçon de ligne ferroviaire de Serqueux à Gisors est principalement situé en Seine-Maritime. D'une longueur de 50 km, la ligne se connecte au réseau de desserte ferroviaire francilien à Gisors (vers la gare Paris-Saint-Lazare) et permet de rejoindre les lignes Rouen – Amiens - Lille puis Montérolier/Buchy – Motteville - Le Havre à partir de Serqueux.

I. 1. 2. Caractéristiques ferroviaires

La ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors se compose de deux voies non électrifiées d'environ 50km dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- Vitesse commerciale : 100 km/h,
- Armement apte à une charge à l'essieu de 22.5 t.

L'ensemble des constituants des voies (rails, attaches et traverses) a été renouvelé lors de la remise en état de la ligne en 2013. Les appareils de voies existant en gares de Gisors et de Serqueux n'ont pas été renouvelés au cours de cette remise en état.

La signalisation de cantonnement est assurée par un block manuel (type cantonnement téléphonique).

I. 1. 3. Passages à niveau

La ligne comprend 29 passages à niveau équipés de deux demi-barrières ou de quatre demi-barrières, avec une signalisation semi-automatique lumineuse (SAL2 ou SAL4), et de platelages caoutchouc et béton.

I. 1. 4. Gares et haltes

Deux gares sont présentes sur le tronçon de ligne sont : la gare de Serqueux et la gare de Gisors. La ligne comporte les deux haltes ferroviaires : Gournay-Ferrières et Sérifontaine.

I. 2. Principaux objectifs du projet

Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire et de réduction des impacts environnementaux du transport de marchandises.

L'objectif de l'opération consiste à moderniser des constituants de l'infrastructure ferroviaire permettant d'améliorer les performances de la ligne, sa capacité, sa robustesse, sa fiabilité. Elle doit être capable d'offrir aux Grands Ports Maritimes Normands un itinéraire alternatif fret leur permettant d'écouler leur trafic dans des conditions d'acheminement et équivalentes malgré les perturbations (travaux et incidents) sur l'itinéraire principal Paris-Rouen-Le Havre.

I. 3. Caractéristiques générales du projet

Les travaux prévus au titre de cette modernisation comprennent :

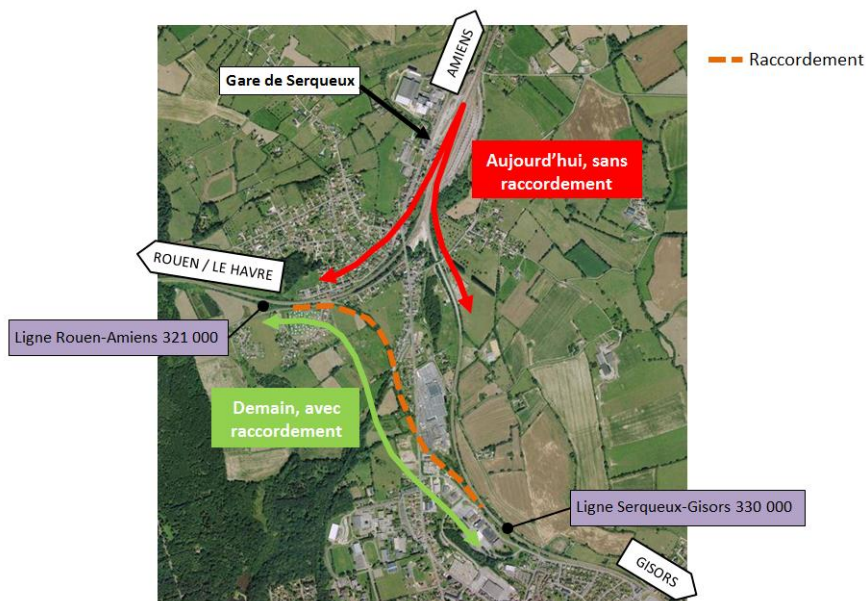
- La création d'un raccordement direct d'environ 1,5 kilomètre au Sud de Serqueux entre les lignes Rouen - Amiens et Gisors - Serqueux ;
- La mise en place d'une signalisation automatique augmentant la capacité de la ligne en cohérence avec les tronçons encadrants, et la création de postes de signalisation ;

- L'électrification de la ligne, permettant ainsi de disposer d'un itinéraire alternatif entièrement électrifié, et la création d'un poste autotransformateur ;
- La mise en place de systèmes de télécommunication performants de type GSM-R ;
- La suppression de passages à niveau et le rétablissement des liaisons, entraînant la modification ou la création d'ouvrages de franchissement, de carrefours et de voies routières ;
- La mise au gabarit électrique de plusieurs ponts routes ;
- La sécurisation du réseau hydraulique de la ligne dans les périmètres de protection rapprochés des captages d'eau potable traversés ;
- L'amélioration de l'accessibilité de la gare de Gisors ;
- La mise en œuvre de protections acoustiques ;
- Les mesures conservatoires nécessaires pour l'équipement ultérieur de la ligne avec le système ETCS (European Train Control System) de niveau 1 correspondant à la nouvelle norme d'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens.

II. Synthèse des études PRO

II. 1. Raccordement de Serqueux

Actuellement, l'itinéraire Paris - Le Havre passant par Gisors - Serqueux impose un rebroussement à Serqueux pour rejoindre Le Havre. Cette manœuvre prend environ une heure et nécessite une présence d'agents de manœuvre en gare. Le projet prévoit de recréer le raccordement direct reliant la ligne 330 000 (St Denis à Dieppe) à la ligne 321 000 (St Roch à la Bifurcation de Darnétal). Le raccordement ferroviaire, long d'environ 1400 mètres, sera à double voie électrifiée.



La création du raccordement ferroviaire induit le rétablissement des voiries routières interceptées :

- la continuité de la RD1314 sera rétablie, en lieu et place, par la création d'un pont-route ;
- la RD141 sera rabattue vers le Sud sur la RD1314. Un pont-route permettra le franchissement supérieur du raccordement ferroviaire ;
- La continuité de l'Avenue Verte sera rétablie par la création d'une passerelle réservée aux modes doux (piétons et cycles) ;
- Le chemin de la Hêtraie, desservant quelques habitations, sera rabattu au Sud vers le lycée Delamare Deboutteville.

II. 2. Electrification

Les deux voies du tronçon Gisors-Serqueux (soit 2 x 50 km) et le raccordement ferroviaire seront électrifiés en 25 kV. Au-delà de la pose d'un fil de contact et de supports caténaux, l'électrification entraîne des modifications d'infrastructure importantes :

- rehaussement des ouvrages supérieurs qui ne sont pas au gabarit électrique (pont de Bouchevilliers, pont de Saint-Pierre-es-Champs, pont de Sérifontaine, pont de Haussez, pont de la RD13 à Serqueux).
- création d'un autotransformateur en ligne à Saint-Germer-de-Fly et l'augmentation de capacité de la sous-station de Serqueux ;
 - modification des installations en gare de Gisors et de Serqueux (électrification des voies de service 14, 16, et 22 à Gisors et modifications au niveau du raccordement à Serqueux sur la ligne Amiens - Rouen et à la sortie du faisceau voie pair côté Amiens).

II. 3. Exploitation et capacité

Un système de cantonnement à Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) par compteur d'essieux sera mis en œuvre sur le tronçon de ligne. Quatre cantons dans chaque sens, d'environ 12 km chacun, seront mis en œuvre.

II. 4. Sécurisation de l'itinéraire

La signalisation mise en place dans le cadre du projet a pour objectif de maîtriser les risques inhérents au ferroviaire : le « rattrapage », le « nez-à-nez », et la « prise en écharpe ».

Afin de maîtriser les autres risques, à savoir le risque de déraillement et le risque d'obstacle sur la voie, un programme de sécurisation de la ligne a été établi. Il comprend :

- La mise en place d'un système de contrôle de vitesse des trains (KVB) ;
- La continuité des systèmes de surveillance des boîtes chaudes (DBC) et des trains en marche (STEM) ;
- La télésurveillance des installations ;
- Les mesures conservatoires pour permettre l'équipement ultérieur de la ligne en ETCS niveau 1.

II. 5. Passages à Niveaux

Le croisement à niveau de la route et de la voie ferrée est un risque fort pour lequel SNCF Réseau a engagé une politique de sécurisation au niveau national.

Entre Gisors et Serqueux, le programme se décline comme suit :

- Suppression des PN avec simple rabattement de voirie : PN 26 via le PN 25 ; PN 47 via le PN 46 ; PN 49 via le PN 50 ; PN 51 et PN 52 via le pont rail dans la commune de Haussez ;
- Confortement du chemin agricole desservant le PN 40 et raccordement de voirie via le pont-rail de Beauvais sur la RN 31.
- Suppression des PN avec création d'ouvrage :
 - PN 41 : création d'un passage inférieur à proximité immédiate du PN ;
 - PN 42 : création d'un pont route, permettant entre autre le passage des convois exceptionnels ;
 - PN 60 : création d'un passage inférieur à 500 m du PN existant et création d'un passage piéton inférieur à la place du PN ;

II. 6. Télésurveillance des installations

Le déploiement de la télésurveillance s'inscrit dans la politique générale de maintenance conçue pour maintenir le réseau à un haut niveau de performance et de disponibilité, dans les meilleures conditions économiques. Il sera mis en œuvre dans le cadre du projet de modernisation. A titre

d'exemple, la télésurveillance peut concerner des installations de passages à niveau, des contrôles de signaux, etc.

II.7. Sécurisation du réseau hydraulique de la ligne

Un train fret pouvant, en cas d'accident exceptionnel (déraillement par exemple), induire des pollutions accidentelles, il est mis en œuvre des mesures de confinement des eaux de drainage de la plateforme dans les secteurs où la ligne traverse des périmètres de protection rapprochés de captage d'eau potable (bassins de confinement notamment). La ligne ferroviaire interfère avec les périmètres de protection des captages de Bouchevilliers et d'Eragny-sur-Epte. Des bassins de confinement sont donc proposés dans ces périmètres.

II. 8. Signalisation

Actuellement, la gare de Gisors est commandée par 2 postes mécaniques d'aiguillage à leviers (technologie ancienne). A l'issue de la modernisation, l'augmentation des trafics et des services rendus en gare doit conduire à une augmentation des manœuvres. Une motorisation de certains appareils de voie est prévue afin de maintenir une exploitation fluide. Compte tenu de l'obsolescence de la technologie actuelle, ces modifications imposent un renouvellement complet du poste de Gisors par un poste à aiguillage informatisé (PAI).

L'aménagement du raccordement à Serqueux implique de nouvelles fonctionnalités qui seront-elles aussi assurées par la mise en place d'un nouveau PAI, à Serqueux en remplacement du poste actuel de type PRG.

Un bâtiment sera construit dans chacune des deux gares pour accueillir ces deux nouveaux postes.

II. 9. Télécommunication

Le GSM-R (Global System for Mobile communication – Railway) assure la transmission de la phonie et de nombreuses données pour de multiples applications sur les lignes ferroviaires.

Dans le cadre des travaux de modernisation, le réseau GSM-R sera installé sur la section de ligne Serqueux Gisors. L'équipement de la ligne en radio sol-train répond à un objectif d'interopérabilité.

Les études techniques ont défini un besoin de dix sites d'implantation d'antennes radios, à proximité immédiate des voies, pour couvrir l'intégralité de la ligne. La hauteur des supports d'antennes sera de 20 à 30 m tandis que la parcelle nécessaire à l'implantation des ouvrages techniques sera d'environ 100 m².

II. 10. Ecrans acoustiques

Le renforcement du trafic fret va induire une modification de l'environnement acoustique aux abords de la ligne ferroviaire. La réalisation des écrans acoustiques est prévue pour un linéaire de murs de protection acoustique estimé à 9,7 km, dont 7,2km entre Gisors et Forges les Eaux et le reste le long des lignes SNCF indirectement impactées.

II. 11. Accessibilité de la gare de Gisors

Conformément à la loi du 11 février 2005, les Autorités Organisatrices des Transports et les propriétaires d'infrastructures ont pour obligation de rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le projet de modernisation prévoit la mise en accessibilité de la gare de Gisors comprenant :

- Le rehaussement à 55cm des quais V2-4 sur les 70m coté Serqueux et reprise du revêtement de quai sur le linéaire restant ;
- L'Aménagement sur les quais V1 et V1-3 de la zone de la TVP ;
- Création une nouvelle passerelle piétonne avec ascenseurs.

III. Mesures compensatoires

Le programme d'opération inclut la mise en œuvre des mesures compensatoires fixées à l'annexe 3 de l'arrêté préfectoral en date du 18 novembre 2016 déclarant l'utilité publique du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Ces mesures compensatoires portent notamment sur les éléments suivants :

- le volume perdu d'expansion de crue au droit de la vallée de l'Epte pour la réalisation du remblai du rétablissement du PN42 (Ferrières-en-Bray) et pour lequel un volume équivalent de stockage des eaux devra être restitué ;
- la perte d'environ 13 000 m² de zones humides pour lesquels le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un programme de valorisation hydro-écologique pour restaurer ces zones humides fonctionnelles ;
- la coupure d'environ 2 000m de haies pour lesquelles le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un programme de reboisement ou de renforcement du réseau de haies permettant une reconnexion de corridors écologiques interceptés.

IV. Procédures administratives

IV. 1. Acquisitions foncières

Le projet nécessitera des acquisitions foncières, principalement situées au niveau du raccordement sud de Serqueux et des aménagements liés à la fermeture des passages à niveau et au relèvement des ponts routes nécessaires pour l'électrification de la ligne.

La surface impactée est estimée à environ 38 hectares.

L'enquête parcellaire du projet a été réalisée du 17 janvier 2017 au 16 février 2017. La demande d'arrêté de cessibilité est prévue en juin 2017. La prise de possession des terrains acquis par voie d'expropriation interviendra fin 2017 / début 2018.

IV. 2. Procédure d'enquête publique unique en cours

Une enquête publique a été réalisée du 8 mars au 26 avril 2016. L'arrêté inter-préfectoral du 18 novembre 2016 porte déclaration d'utilité publique du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors. Il vise notamment à obtenir :

- la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Gournay-en-Bray,
- les arrêtés préfectoraux de suppression des passages à niveau (PN) et d'un passage supérieur situé sur la commune de Hausse,
- l'autorisation requise au titre de la loi sur l'eau pour destruction de zones humides, pour prélèvements dans des eaux souterraines, pour rejets d'eaux pluviales dans les eaux superficielles et enfin pour rejet des eaux d'exhaure dans les eaux superficielles.

En amont de l'enquête publique, le projet avait fait l'objet :

- d'un avis de l'autorité environnementale (avis n°AE 2015-12) en date du 6 mai 2015
- d'un avis du Commissariat Général à l'Investissement (avis 2015-n°29) du 9 juin 2015

IV. 3. Autres procédures

Les autres procédures nécessaires à la réalisation du projet sont :

- Procédure de dérogation à la réglementation de protection des espèces (espèces d'amphibiens présentes dans le secteur du raccordement ferroviaire de Serqueux) ;
- Procédure d'autorisation de travaux dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit / classé (Château de Gisors classé / la passerelle de Gisors ; Eglise Saint-Denis à Sérifontaine classée / Ecrans acoustiques ; Eglise Saint-Ouen à Bouchevilliers classée / pont de Bouchevilliers ; Atelier et jardin de Pissaro à Eragny-sur-Epte inscrit / Ecrans acoustiques ; Manoir Sainte-Geneviève-des Brumes à Bouchevilliers inscrit / mât GSM-R) ;
- demandes d'autorisations au titre du code de l'urbanisme, pouvant se formaliser de la façon suivante ;
- Autorisations de défrichement (à confirmer avec les services de la DDTM76).

Annexe 2 – Caractéristiques de l'opération : Coût, Délais

Eléments financiers :

A l'issue des Etudes de Projet, le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation de l'opération est évalué à 228 439 142 € HT aux conditions économiques de janvier 2010 et se décompose de la façon suivante :

Modernisation de la section de ligne Serqueux Gisors Convention de financement REA (Euros HT)						
			AVP	PRO	REA	Total
A	Acquisitions foncières			840 000 €	7 861 000 €	8 701 000 €
B	Travaux			- €	154 086 243 €	154 086 243 €
	Travaux				107 200 000 €	107 200 000 €
	Fournitures (yc 5,1M€ anticipés) SNCF Entrepreneur				29 424 000 €	29 424 000 €
C	PR				21 300 000 €	21 300 000 €
D	MOE		4 435 400 €	6 653 100 €	20 210 000 €	31 298 500 €
E	Missions complémentaires		436 980 €	226 649 €	3 465 000 €	4 128 629 €
	CSPS		8 000 €	12 000 €	200 000 €	220 000 €
	Etude d'impact et acoustique		80 000 €			80 000 €
	Dossier loi sur l'eau		50 000 €			50 000 €
	Dossier DUP		70 000 €			70 000 €
	Dossier Natura 2000		110 000 €			110 000 €
	Dossier d'enquête parcellaire			56 429 €		56 429 €
	Frais d'enquête publique			6 000 €		6 000 €
	Procédure d'expropriation			15 000 €	75 000 €	90 000 €
	Mission SNCF S9A3		80 000 €	80 000 €	220 000 €	380 000 €
	MOE SNCF de spécialité		36 480 €	54 720 €	300 000 €	391 200 €
	Reprographie		2 500 €	2 500 €	5 000 €	10 000 €
	OPC				740 000 €	740 000 €
	F	Sûreté				1 000 000 €
Contrôles ext.					925 000 €	925 000 €
MMO			1 018 715 €	2 298 835 €	2 970 000 €	6 287 550 €
	Forfait Mandat MOA		964 215 €	2 249 835 €	2 325 000 €	5 539 050 €
	Concertation continue		38 500 €	33 000 €	225 000 €	296 500 €
	Communication		16 000 €	16 000 €	420 000 €	452 000 €
G	MOA SNCF Réseau		331 332 €	220 888 €	2 085 000 €	2 637 220 €
TOTAL aux CE 01/2010 (TP01=635,2)			6 222 427 €	10 239 472 €	211 977 243 €	228 439 142 €
	Actualisation Septembre 2014 (700,5/107,2)	10,28%			21 791 261 €	
	Actualisation octobre 2014 (106,5)	-0,65%			- 1 519 495 €	
	Actualisation Juin 2016 (102,1)	-4,13%			- 9 591 884 €	
	Actualisation Décembre 2016	1%			2 226 571 €	
TOTAL aux CE Décembre 2016					224 883 696 €	
	Actualisation année 2017	2%			4 497 674 €	
	Actualisation année 2018	2%			4 587 627 €	
	Actualisation année 2019	2%			4 679 380 €	
	Actualisation année 2020	2%			4 772 968 €	
	Actualisation 1er trimestre 2021	1%			2 434 213 €	
TOTAL € courants			6 864 781 €	12 218 309 €	245 855 558 €	264 938 648 €

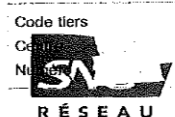
Annexe 3 – Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte (article 8 de la présente convention)

1. La facture précisant :

- a. la référence de la convention de financement
- b. la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase REA, de la clé de financement définie à l'article 3, et des demandes d'acompte antérieures.

15-17 rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX
TEL : +33 (0)1 71 92 40 00

Emetteur
SNCF RESEAU
15-17 rue Jean Philippe Rameau
CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



FACTURE N° FS

Adresse de facturation

Date d'émission

Objet de la facturation

Montants en Euros

Convention signée le

Convention relative au financement

Article :

Montant acompte sur avancement de travaux

Montant estimé de l'opération :

Votre participation :

Avancement de l'opération :

Acompte déjà appelé :

Montant de l'acompte :

€

Modalités de règlement

Exigible dans les 40 jours à réception de la facture
Référence à rappeler FS 17000546

Par virement à l'ordre de SNCF RESEAU - SG PARIS OPERA

RIB 30003 03620 00020062145 94

BIC SOGEFRPPHPO

IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594

Intérêts de retard : selon modalités indiquées aux conditions particulières ou aux conditions générales de la convention.

Indemnités forfaitaires de 40 euros pour frais de recouvrement, en cas de retard de paiement.

N° de TVA Intracommunautaire FR73 412 280 737

Montants

Montant HT €

Exonéré de TVA €

Total TTC €

2. L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la présente convention.

Fiche de synthèse de la convention de financement

Numéro d'enregistrement
Convention de financement
N° de Convention historique

Direction SNCF RESEAU	DR HAUTE ET BASSE NORMANDIE
Description	MODERNISATION SERQUEUX GISORS
Nature Convention	Convention
Type de convention	
Code SPIRE	Modernisation Serqueux Gisors
Etat	Appels de fonds émis
Date de signature	
Indexation	
Notes	

N° Facture	Type d'appel	Participation :			
		Date facture	Montant TTC	Montant encaissé	Date encaissement
		Total tiers :			

N° Facture	Type d'appel	Participation :			
		Date facture	Montant TTC	Montant encaissé	Date encaissement
	1er acompte de 30% - au lancement de l'étude				
	2ème acompte de 30% - Mars 2014				
	3ème acompte - Septembre 2014				
		Total tiers :			

re	Type d'appel	Participation :			
		Date facture	Montant TTC	Montant encaissé	Date encaissement
		Total tiers :			

Sous-Périmètre	Montant HT	Montant appelé HT	Montant appelé TTC	Montant encaissé TTC
TOTAL CONVENTION				

3. le certificat d'avancement physique des travaux signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage (la Directrice Territoriale ou le Directeur d'Opération).

Modernisation Serqueux Gisors

Certificat d'avancement des travaux

Je soussignée, Emmanuèle Saura, Directrice Territoriale de Normandie, atteste que les travaux concernant la Modernisation Serqueux Gisors sont réalisés à hauteur de **XXXXX**

Fait à Rouen, le

La Directrice Territoriale

Emmanuèle SAURA

Annexe 4 – Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication concernant les subventions européennes.

La planification et l'organisation de la communication autour du projet seront concertées avec les parties de la présente convention durant la phase de préparation préalable au démarrage des travaux.

De manière générale, communiquer sur l'apport de l'Union européenne est une obligation contractuelle à respecter pour pouvoir bénéficier des fonds européens. Le Maître d'Ouvrage doit participer à montrer que l'Europe agit au plus proche des citoyens.

En outre, sur tous les supports de communication sur le projet, seront apposés le drapeau de l'Union européenne et une mention :

« L'Europe s'engage [...] avec le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe »,

Les dispositions suivantes seront respectées :

- un panneau sur les sites pendant toute la durée des travaux (format A1 minimum) sera affiché ;
- dans les six mois après la fin des travaux et avant le solde de la subvention, le panneau sera remplacé par une plaque extérieure permanente (format A3 minimum) ;
- le drapeau européen sera arboré sur le(s) site(s) pendant la semaine du 9 mai, journée de l'Europe ;
- lors de manifestations publiques autour du projet, les parlementaires européens de la circonscription, ainsi que l'autorité de gestion des fonds de la Région seront conviés et ils seront invités à prendre la parole ;
- une communication complémentaire spécifique sur l'apport de l'Union européenne (au lancement ou à l'inauguration de votre projet, lors de la Journée de l'Europe du 9 mai ou à l'occasion de grands rendez-vous européens) sera réalisée.