

## 1.3 Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

### ***L'acheteur exerçant la maîtrise d'ouvrage***

Ministère de la Transition écologique  
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
Occitanie  
Direction Transports - Département Mobilités et Sécurité Routière

### ***Objet du marché***

***Étude prospective de remise à niveau des lignes SNCF Aubrac (Béziers-Neussargues-Arvant) et Cévenol (Nîmes -Issoire)***

**Marché sur appel d'offres ouvert**, passé en application des articles L.2124-1 et L.2124-2 et R.2124-1, R.2124-2 du CCP

## Table des matières

1 - Contexte et éléments généraux.....	3
1.1 - Contexte historique.....	3
1.2 - Description des lignes.....	3
1.2.1 - Caractéristiques de la ligne « Aubrac ».....	3
1.2.2 - Caractéristiques de la ligne "Cévenol".....	4
1.3 - Objet et périmètre de l'étude.....	5
1.4 - Principaux intervenants.....	5
2 - Objet de la mission :.....	5
3 - Livrables attendus :.....	7
4 - Organisation de la prestation.....	8
4.1 - Planning.....	8
4.2 - Gouvernance.....	9
4.3 - Évaluation de la prestation.....	10
5 - Précision sur le périmètre de l'opération.....	11
5.1 - Limites géographiques et fonctionnelles.....	11
5.2 - Décomposition par secteur géographique et par métier.....	11
5.3 - Modalités de réalisation des estimations et des trajectoires financières.....	12
6 - Offres de transport actuelles des lignes.....	12
6.1 - Plan d'Exploitation de Référence « Perpignan – Narbonne – Marseille ».....	12
6.2 - Plan d'Exploitation de Référence «Paris – Clermont – Dijon ».....	13
6.3 - Offre fret.....	13
7 - Liste des données d'entrée.....	14
7.1 - Tous domaines métiers :.....	14
7.2 - Programmation d'études et travaux.....	14
7.3 - Voie.....	14
7.4 - Ouvrages en terre.....	14
7.5 - Ouvrages d'art.....	15
7.6 - Installations de sécurité.....	15
7.7 - IFTE.....	15
7.8 - Énergie électrique.....	15
7.9 - Évolution de l'offre.....	15

Préambule : Dans l'ensemble des documents du cahier des charges la terminologie « ligne Aubrac » s'entend pour la ligne 722 entre Béziers et Neussargues complétée de la section de la ligne 720 entre Neussargues et Arvant ,et la terminologie « ligne Cévenol » s'entend pour la ligne 790 de Nîmes à Issoire.

# **1 - Contexte et éléments généraux**

## **1.1 - Contexte historique**

Le mauvais état des infrastructures ferroviaires des lignes de l'Aubrac et du Cévenol place ces dernières sous la menace d'un arrêt d'exploitation et d'une fermeture définitive. Une présentation plus complète des lignes fait l'objet du paragraphe suivant.

Une étude de remise en état des lignes a été réalisée par la SNCF qui a conclu à un besoin d'investissement important. Un premier scénario a estimé le montant des travaux de remise en état des deux lignes à 800 M€, un second scénario plus minimaliste a réduit ce montant à 500 M€ sans détails suffisants pour les besoins d'analyse des DREAL OCCITANIE et AURA et de leurs partenaires. Les dernières négociations des Contrats de Plan État-Région n'ont pas abouti à la définition d'une enveloppe de financement suffisante pour maintenir l'exploitation de la ligne sur le long terme.

Par ailleurs, une étude sur l'avenir des lignes a été menée conjointement par le Cerema et AgroParisTech. Elle s'est focalisée sur les opportunités de développement des territoires et de l'offre de transport le long de ces lignes, sans définir précisément le programme des travaux nécessaires pour leur remise en état. Une estimation des scénarios a été réalisée avec le logiciel Coufer développé par le Cerema approchant les coûts d'investissements et les coûts d'exploitation.

## **1.2 - Description des lignes**

Les lignes de l'Aubrac et du Cévenol sont des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). Le classement LDFT est celui du classement UIC 7 a 9 et les lignes inter régionales n'ont pas fait l'objet de protocole mais d'une inscription au CPER.

### **1.2.1 - *Caractéristiques de la ligne « Aubrac »***

Longue de 387 kilomètres, la ligne de l'Aubrac relie Clermont-Ferrand à Béziers et dessert une peu plus d'une vingtaine de gares et haltes. Elle emprunte successivement :

- la ligne 790 000 entre Clermont-Ferrand et Arvant,
- la ligne 720 000 entre Arvant et Neussargues,
- la ligne 722 000 entre Neussargues et Béziers (appelée également la ligne des Causes)

Cette ligne de montagne au profil tourmenté traverse des paysages diversifiés à l'aide de nombreux tunnels et viaducs. En particulier, la ligne comprend le viaduc de Garabit, situé entre les gares de Saint-Flour – Chaudes-Aigues et Saint-Chély-d'Apcher. Cet édifice a été jadis le plus grand ouvrage métallique du monde : il enjambe les gorges de la Tuyère sur plus de 560 mètres à une hauteur de 120 m.

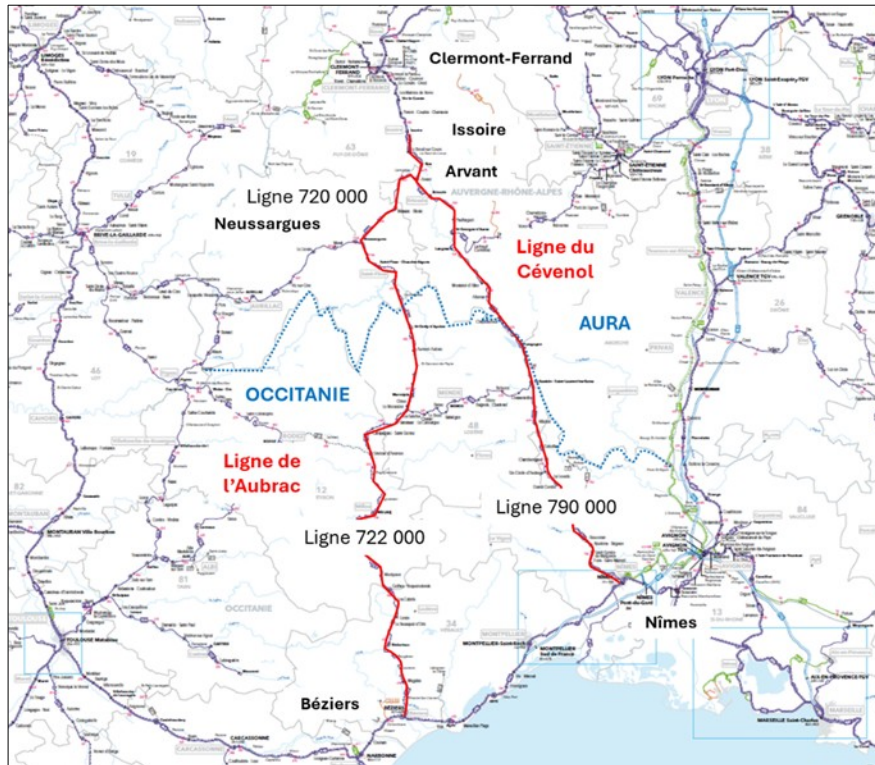
La ligne est constituée d'une double voie jusqu'à Arvant (ligne 790 000) et d'une voie unique entre Arvant et Béziers (lignes 720 000 et 722 000). Elle est exploitée à l'aide de Block Manuel sur le tronçon entre Arvant et Neussargues, et majoritairement en BAPR sur le reste



### 1.3 - Objet et périmètre de l'étude

Au regard de ce contexte, la DREAL OCCITANIE lance une consultation pour la réalisation d'une étude prospective de remise à niveau de ces lignes intégrant une estimation du coût qui permettra la proposition d'une ou plusieurs trajectoires d'investissement de référence permettant d'alimenter les discussions des CPER à venir.

Le périmètre de l'étude est schématisé ci-dessous.



### 1.4 - Principaux intervenants

La mission sera pilotée par la DREAL OCCITANIE pour le compte des DREAL OCCITANIE et AURA.

La DREAL AURA est un interlocuteur principal pour l'étude et fera partie des comités techniques et de pilotage.

Les Directions Territoriales de SNCF réseau AURA et Occitanie sont des partenaires avec lesquels il convient de prévoir des échanges.

Notamment pour :

- Le partage de l'analyse des données d'entrées et des besoins de complétude éventuels.
- La présentation de l'avancement des études dans le cadre de comités de technique
- La réalisation d'entretiens sur des sujets spécifiques (comme, par exemple l'appréciation du programme des d'investissements à réaliser sur certains métiers ferroviaires).

## 2 - **Objet de la mission :**

L'objet de la mission est de définir des programmes de remise à niveau (ou Gros Entretien Renouvellement) des lignes de l'Aubrac et du Cévenol, d'en estimer le coût et de déterminer les trajectoires financières associées.

### Trois scénarios seront étudiés sur l'ensemble du périmètre d'étude :

#### **Scénario minimal** : « Pérennité de la ligne à 10 ans »

**Objectif** : éviter l'arrêt d'exploitation de la ligne ou la mise en place de nouvelles Limitations Permanentes de Vitesse jusqu'en 2035

##### Impératifs

- Non aggravation des LPV existantes (sauf exception à justifier)
- Réalisation du programme des travaux sur un seul CPER (2028 – 2032)
- Étude d'une option de suppression du rail Double Champignon (DC)

#### **Scénario intermédiaire** : « Pérennité de la ligne à 20 ans »

**Objectif** : éviter l'arrêt d'exploitation de la ligne et réduire les Limitations Permanentes de Vitesse jusqu'en 2045

##### Impératifs

- Suppression des LPV existantes (sauf exception à justifier)
- Réalisation du programme des travaux sur deux CPER (2028 – 2032 et 2033 – 2037)
- Étude d'une option de suppression des rails DC et des rails LP 48.

#### **Scénario maximal** : « Pérennité de la ligne à 30 ans »

**Objectif** : éviter l'arrêt d'exploitation de la ligne et supprimer les Limitations Permanentes de Vitesse jusqu'en 2055 et suppression des LPV existantes

##### Impératifs

- Réalisation du programme des travaux sur deux CPER (2028 – 2032 et 2033 – 2037)
- Étude en option de la suppression des rails DC (Double Champignon), des rails LP 48 et les défauts de rails 113/213 (fissuration du champignon sans composante transversale).

Le prestataire définira pour chacun de ces scénarios et en adéquation avec leurs objectifs :

- La nature des travaux à réaliser et les solutions techniques retenues ;
- L'ampleur des travaux envisagés et la pérennité de la ligne induite par la remise en état proposé
- Les conditions de réalisation des travaux et l'ordonnancement de ceux-ci ;
- Les horizons de réalisation des opérations selon leur urgence ;
- Les coûts de remise en état des infrastructures et la planification des dépenses
- Une analyse du risque résiduel d'arrêt de la circulation ou d'ajout de LPV sur la période 2025-2028

La définition des programmes de remise à niveau des lignes doit être réalisée en prenant en considération :

- l'état des infrastructures existantes, à déterminer pour l'ensemble de ses composantes sur la base :
  - × Des données d'entrée fournies dans le cadre de la mission
  - × D'entretiens à mener avec la SNCF Réseau ;
- les opérations de rénovation déjà engagées ou en voie de l'être ;
- les projets à l'étude sur la ligne ;
- le maintien du niveau de desserte existant

Les trajectoires financières de remise en état des lignes doivent s'inscrire dans la perspective des discussions des prochains CPER des Régions AURA et OCCITANIE et présenter, sur ces périmètres, les opérations qui devront être réalisées à court terme (2028 - 2032) et moyen terme (2033 - 2037).

Dans le contexte financier actuel, il conviendra de trouver des solutions techniques ou organisationnelles permettant de limiter les coûts des opérations.

Des précisions sur le périmètre de la mission sont données au chapitre 5 du présent CCTP.

### 3 - Livrables attendus :

Pour chacun des trois scénarios, les livrables attendus sont, pour chacune des lignes :

- Une note d'analyse des données d'entrée et de définition des hypothèses prises en considération pour la réalisation de l'étude.
- Une note descriptive de l'état actuel des lignes
- Une proposition de découpage en tronçons de ligne du périmètre géographique de l'étude selon leur usage. Celle-ci inclura une analyse des points critiques à traiter en priorité pour le maintien en exploitation des lignes ;
- Une note de description des travaux de remise en état envisagés. La nature des travaux retenus sera justifiée.
- Une note de présentation des modalités de réalisation de travaux et de leur ordonnancement. Chacun de ces éléments sera justifié.
- Une estimation du montant des opérations distinguant les frais de MOA, les frais de MOE, le coût des travaux et les provisions pour risques et aléas.
- Une proposition de trajectoire financière conforme à l'échéancier des travaux.
- Une note de caractérisation :
  - ✕ du niveau de qualité des infrastructures après la réalisation des travaux,
  - ✕ de la pérennité desdites infrastructures dont les risques résiduels d'arrêt de l'exploitation ou de mise en place de LPV sur la période 2025-2028 et à échéance du scénario
- Une proposition de décomposition par secteur géographique et par métier des coûts des travaux permettant de construire des scénarios alternatifs.
- Une analyse des risques de dégradation du niveau de service et de sa performance avant la réalisation des travaux
- Une note précisant les investigations nécessaires pour la réalisation des études de conception.
- Une présentation synthétique des hypothèses et des résultats de la mission, intégrant un échéancier macroscopique des travaux à réaliser,
- Une cartographie (au format SIG) du programme des travaux envisagé. Les attributs de cette cartographie permettront a minima de présenter, par tronçons de ligne
  - ✕ le fonctionnement actuel – usage, LPV...
  - le niveau de dégradation
  - ✕ la nature des travaux à réaliser
  - ✕ le coût des travaux à réaliser
    - global
    - MOA
    - MOE

- provisions pour risques
- x la période de réalisation des travaux
- x l'échéance de pérennité de l'axe

Le prestataire proposera des champs complémentaires suivant sa propre analyse. Des échanges avec la Maîtrise d'Ouvrage permettront également d'enrichir cette liste selon les besoins de présentation qui pourront apparaître en cours de mission.

Les livrables seront transmis sous format électronique.

## **4 - Organisation de la prestation**

### **4.1 - Planning**

La durée de la mission est de 6 mois et démarrera lors de la réunion de lancement.

La mission est décomposée 3 phases :

- Phase 1 : Prise de connaissance des données d'entrée : 1 mois,

Cette phase consiste en l'analyse des données fournies par le Maître d'Ouvrage : exploitabilité, complétude, identification de besoins complémentaires nécessaires.

Les données d'entrée seront transmises uniquement par voie dématérialisée.

Suivant les éléments de l'article 3 sur les livrables attendus, à l'issue de cette phase le prestataire devra fournir :

- La note d'analyse des données d'entrée et de définition des hypothèses prises en considération pour la réalisation de l'étude.

- Phase 2 : Diagnostic de l'existant : 2 mois

Cette phase consiste à dresser un diagnostic de l'état actuel des lignes.

Elle intègre la collecte des données d'entrée complémentaires identifiées en phase 1, dont, potentiellement des rencontres avec la SNCF ou déplacement sur le terrain.

Les échanges avec la SNCF se feront préférentiellement en visioconférence afin de limiter les trajets, qui seront le cas échéant effectués par un mode de transport décarboné.

Les rencontres avec la SNCF et les repérages sur le terrain feront l'objet de comptes-rendus.

Suivant les éléments de l'article 3 sur les livrables attendus, à l'issue de cette phase le prestataire devra fournir :

- La note descriptive de l'état actuel des lignes
- La proposition de découpage en tronçons de ligne du périmètre géographique de l'étude selon leur usage.



➤ Phase 3 : Définition des programmes de remise à niveau des lignes : 3 mois

Cette phase consiste en la définition des travaux à réaliser, leur coût et les plannings afférents, pour les 3 scénarios d'horizons de pérennisation des lignes.

Suivant les éléments de l'article 3 sur les livrables attendus, à l'issue de cette phase le prestataire devra fournir :

- La note de description des travaux de remise en état envisagée.
- La note de présentation des modalités de réalisation de travaux et de leur ordonnancement.
- L'estimation du montant des opérations distinguant les frais de MOA, les frais de MOE, le coût des travaux et les provisions pour risques et aléas.
- La proposition de trajectoire financière conforme à l'échéancier des travaux.
- La note de caractérisation : du niveau de qualité des infrastructures après la réalisation des travaux, de la pérennité desdites infrastructures dont les risques résiduels d'arrêt de l'exploitation ou de mise en place de LPV sur la période 2025-2028 et à échéance du scénario
- La proposition de décomposition par secteur géographique et par métier des coûts des travaux permettant de construire des scénarios alternatifs.
- L'analyse des risques de dégradation du niveau de service et de sa performance avant la réalisation des travaux
- La note précisant les investigations nécessaires pour la réalisation des études de conception.
- La présentation synthétique des hypothèses et des résultats de la mission, intégrant un échéancier macroscopique des travaux à réaliser,
- La cartographie (au format SIG) du programme des travaux envisagé. Les attributs de cette cartographie sont détaillés à l'article 3, ci-dessus.

Toute modification devra faire l'objet d'un accord du Maître d'ouvrage qui figurera a minima dans un compte rendu de réunion technique.

## 4.2 - Gouvernance

La gouvernance est organisée comme suit :

➤ Pilotage :

Le pilotage est assuré par le Maître d'Ouvrage : la DREAL Occitanie – Direction Transports.

➤ Comité Technique :

Le comité technique (CoTech) de suivi de la mission est composé des DREAL Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) – Niveau technique.

➤ Comité de Pilotage

Le comité de pilotage (CoPil) de la mission est composé des DREAL Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et de la DGITM

– Niveau Direction, chefs de bureau.

➤ Réunions :

Un minimum de réunions est prévu pour la mission :

- x Réunions entre le prestataire et le Maître d’Ouvrage
  - 1 réunion de lancement qui vaut démarrage de la mission
  - 1 réunion technique de suivi intermédiaire en phase 1
  - 1 réunion technique de suivi intermédiaire en phase 2
  - 3 réunions techniques de suivi intermédiaire en phase 3
  
- x Réunions du CoTech

Les réunions du CoTech permettent une présentation de l’avancement technique et sont l’occasion de valider des choix d’orientation pour la poursuite des études.

Un diaporama, fil-conducteur sera adressé à la Maîtrise d’Ouvrage une semaine avant chaque réunion.

- 1 réunion de restitution de la phase 1
- 1 réunion intermédiaire en phase 2
- 1 réunion de restitution de la phase 2
- 1 réunion intermédiaire en phase 3
- 1 réunion de restitution de la phase 3
- 1 réunion de préparation à la réunion de présentation des conclusions au CoPil

Le prestataire sera présent à ces réunions. Il y assurera la présentation de l’avancement de l’étude et répondra aux questions techniques soulevées.

Les comptes-rendus seront rédigés par le prestataire et validés par la Maîtrise d’Ouvrage.

- x Réunions du CoPil
  - 1 réunion de restitution en fin de mission

Un diaporama fil-conducteur, enrichi des remarques formulées lors de la réunion du CoTech préparatoire, sera adressé à la Maîtrise d’Ouvrage deux semaines avant la réunion, permettant une mise au point compatible avec les délais de transmission aux participants.

Le prestataire sera présent à ces réunions. Il y assurera le soutien technique au Maître d’Ouvrage.

Les comptes-rendus seront préparés par le prestataire et validés par la Maîtrise d’Ouvrage.

**Toutes réunions supplémentaires utiles à la réalisation de la mission seront comprises dans le prix de la prestation.**

#### 4.3 - Évaluation de la prestation

Le prestataire sera soumis à une évaluation par l’acheteur de la qualité du service rendu et de l’atteinte des objectifs définis. Les critères d’évaluation de la prestation sont définis dans l’annexe 1 et pourront être ajustés au moment du cadrage de la mission avec le prestataire.

## **5 - Précision sur le périmètre de l'opération**

### **5.1 - Limites géographiques et fonctionnelles**

Le périmètre de la mission comprend la définition d'un programme de remise à niveau :

- De la ligne 790 000 entre Issoire (PK 454,4) et Nîmes (PK 727,2) ;
- De la ligne 720 000 entre Arvant (PK 408,3) et Neussargues (PK 359,7) ;
- De la ligne 722 000 entre Neussargues (PK 708,5) et Béziers (PK 431,6).

La ligne transversale 723 000 reliant les lignes 722 000 et 790 000 entre Le Monastier et La Bastide – Saint-Laurent les Bains n'est pas comprise dans le périmètre de la mission. Un programme pluriannuel d'investissement portant sur le tronçon Mende – La Bastide est prévu sur cette ligne et partiellement réalisé.

Les composantes de l'infrastructure de transport ferroviaire suivantes sont à considérer dans le cadre de l'étude :

- La plateforme et la voie ;
- Les ouvrages en terre ;
- Les tunnels ;
- Les ouvrages d'art.
- La caténaire
- Les installations de sécurité.

Les données d'entrée disponibles sont insuffisantes sur les métiers EALE et installations de télécommunication pour établir un programme des travaux de remise en état. Une provision d'un montant de travaux sera à établir par le prestataire sur ces métiers sur la base d'entretiens à mener avec SNCF Réseau. Un contrôle de la pertinence des informations communiquées par SNCF Réseau sur les montants de travaux sera réalisé par le prestataire.

Sont exclus du périmètre de la mission :

- Les Sites de Maintenance et de Remisage ;
- Les postes de commande des lignes ;
- Les gares et haltes des lignes (quais, Bâtiments Voyageurs, ...) ;
- Les locaux d'exploitation.
- Les abords des gares : parvis, parking public, vélo libre-service, ... ;
- L'Information voyageur ;
- Les services aux voyageurs (billettique, ...).

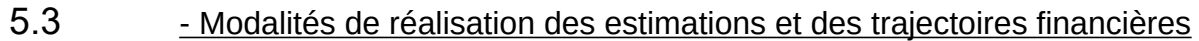
### **5.2 - Décomposition par secteur géographique et par métier**

Le programme des travaux de remise état des lignes devra être détaillé et présenté selon les périmètres :

- des lignes de l'Aubrac et du Cévenol,
- de sections présentant un type de desserte donnée, afin de pouvoir estimer le coût de remise à niveau d'un type de desserte donnée,
- des différents tronçons des lignes du RFN (790 000, 722 000 et 720 000).
- des limites géographiques des Régions AURA et OCCITANIE.

Il s'agira également dans les livrables de la mission de décomposer le programme de travaux par objet (ligne, passage à niveau, voie de service, ITE, ...) et par métier (voie, ouvrage en terre, ouvrage d'art, signalisation, télécommunication, IFTE (dont EALE, ...)).

Dans le cadre de la réalisation de la mission, le prestataire proposera et soumettra à la validation de la Maîtrise d'Ouvrage un découpage en tronçons de ligne qui sera ensuite utilisé pour la présentation des résultats.

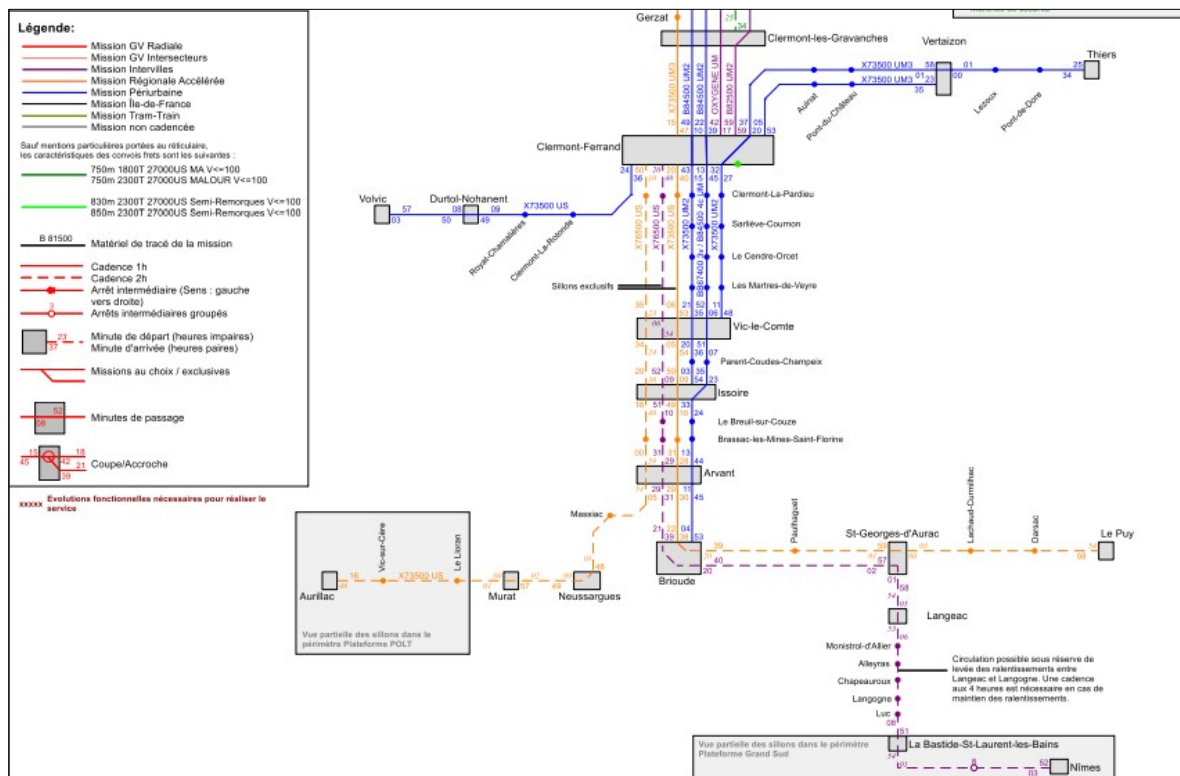


## 6.2 - Plan d'Exploitation de Référence «Paris – Clermont – Dijon »

Le Plan d'Exploitation de Référence « Paris – Clermont / Dijon » applicable à compter du Service Annuel 2028 prévoit en complément :

- une offre de transport cadencée à 2h sur l'axe Clermont-Ferrand – Arvant – Neussargues – Aurillac ;
- une offre de transport cadencée à la demi-heure sur l'axe Clermont-Ferrand – Arvant – Brioude avec des trains à destination ou provenance du Puy en Velay ;
- un renforcement de l'offre périurbaine entre Clermont – Ferrand et Arvant.

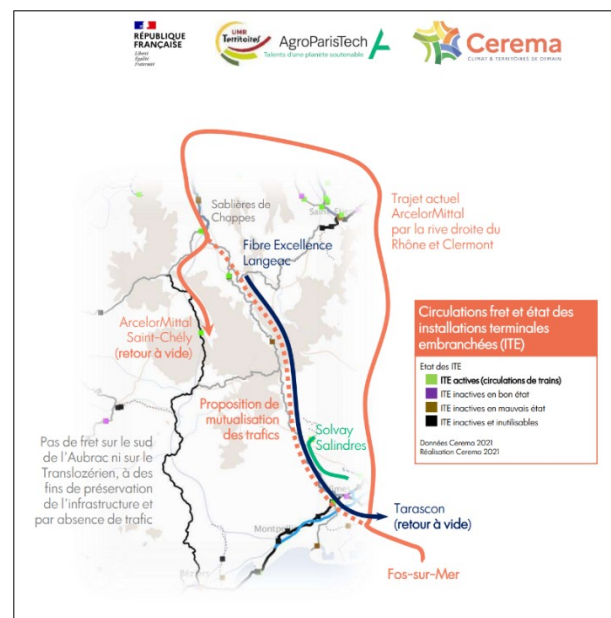
Un extrait du réticulaire 2h du PER « Paris – Clermont / Dijon » à l'horizon du SA 2028 est donné ci-après :



## 6.3 - Offre fret

Les circulations de train de fret sont relativement faibles sur le périmètre de ces lignes avec :

- Sur la ligne de l'Aubrac :
  - 3 rotations par semaine Saint-Chély – Fos-sur-Mer pour ArcelorMittal ;
- Sur la ligne du Cévenol :
  - 3 rotations par semaine Langeac – Tarascon pour la Fibre Excellence Sebso.
  - un trafic mineur à Salindres pour Solvay avec 2 à 3 wagons par semaine.



## 7 - Liste des données d'entrée

### 7.1 - Tous domaines métiers :

- Renseignements techniques
- Schéma de signalisation (SIF)
- Liste des Limitations temporaires et permanentes de vitesse en place avec PK début/fin et leurs causes (nature et conditions de levées) – Extraction de Outil Ralpat (3 niveaux: en place, actés à A+2, potentiel à l'étude)
- Cahier des singularités de la ligne
- Liste des ITE avec caractérisation de la connexion à la ligne principale (fermée, active ou inactive)
- Consistance des voies de service/gare (classement technique)
- Guide méthodologique LDFT
- Plan de transport avec dessertes voyageurs sur l'année et équivalent pour le fret
- Liste des principaux incidents d'exploitation des trois dernières années (avec leurs causes tels que chutes de rochers, ruptures de rails, accidents aux PN, crues inondations ... - extrait HOUAT
- Taux de ponctualité de la ligne ou équivalent avec identification des causes majeures de non-ponctualité – extrait BREHAT

### 7.2 - Programmation d'études et travaux

- Identification et planification des besoins en travaux de Gros Entretien Renouvellement jusqu'à A+10 ou au-delà. – (2028 – 2033 CPER à venir)
- Investissements de Gros Entretien Renouvellement ou de modernisation (ou autres) programmés dans un proche avenir - ou en voie de l'être. – réalisés à 2024, programmés en 2025 – 2027 (CPER actuel)
- Tableau de consistance de la DT Occitanie
- Programme ASPN
- Étude sous MOA SNCF -DT Aura :  
Etude de Systra de 2019 sur le Cévenol
- Études sous MOA SNCF -DT Occitanie :
  - ✕ Étude de remplacement du rail double champignon
  - ✕ Étude Préliminaire NexRégio
  - ✕ Étude Préliminaire sur le passage à la fibre optique
- Programme des travaux de la ligne 723 000

### 7.3 - Voie

- Fichiers ARMEN (voie + ADV)
- Listing des PN avec typologie
- Données Mauzin – Extraction outil Totem
- Historiques de nivellement
- Fichier de suivi des défauts rails et ruptures

### 7.4 - Ouvrages en terre

- Recensement des ouvrages avec localisation, typologie (type de construction – maçonnerie, métallique, ...), année de construction, caractéristiques principales – Extraction PIGC
- Liste des ouvrages en terre classés sensibles
- Études et travaux en cours ou planifiés (ou en voie de l'être) durant le prochain CPER – programme prévisionnel des travaux (2024 -2027)

## 7.5 - Ouvrages d'art

- Recensement des ouvrages avec localisation, typologie (type de construction – maçonnerie, métallique, ...), année de construction, caractéristiques principales
- Liste des ouvrages entretenus par des collectivités (loi Didier) – urgence ouvrage d'art
- Cotation à jour des ouvrages selon l'urgence et l'importance des travaux à réaliser
- Études et travaux en cours ou planifiés (ou en voie de l'être) durant le prochain CPER

## 7.6 - Installations de sécurité

- Recensement des postes et caractérisation (ancienneté, technologie)
- Liste des filets détecteurs de chutes de rochers
- Liste des équipements de sécurité du tunnel
- Études et travaux en cours ou planifiés (ou en voie de l'être) durant le prochain CPER – EP NexRégio DT Occitanie (fragilité sur le BMVU, pas d'autre enjeux ailleurs).

## 7.7 - IFTE

- Schéma d'alimentation et de sectionnement (SAS)
- Plan de piquetage et carnet de montage
- Données issues des inspections et mesures réalisées sur les IFTE et synthèse (relevé d'usure du fil de contact, diagnostic de l'état des supports) – données partielles et non fiables
- Rapports de maintenance et tous éléments tels que diagnostic approfondi, mise en place de mesures, expertises, travaux ...indiquant les actions réalisées depuis les dernières inspections et mesures
- Synthèse par tronçon de l'état des installations et des travaux de Gros Entretien Renouvellement à prévoir
- Études et travaux en cours ou planifiés (ou en voie de l'être)

## 7.8 - Énergie électrique

- Caractérisation de l'état des installations – typologie des télé-surveillances, état.
- Alimentation des installations de signalisation / et des PN

## 7.9 - Évolution de l'offre

- Dossier de candidature à la labellisation du SERM Clermont-Auvergne

# ANNEXE n°1 – Modalités d'évaluation de la prestation

FICHE EVALUATION d'une PRESTATION INTELLECTUELLE		
		Date de validation de la fiche évaluation
Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires		
Direction évaluatrice		
§ à renseigner exclusivement pour une prestation incluse dans un accord-cadre (établir si nécessaire une fiche par mandataire, co-traitant et sous-traitant(s))		
Intitulé de l'Accord-cadre		
Nom de la société évaluée (en précisant mandataire / co-traitant / sous-traitant) *		
N° du lot		
N° BC correspondant(s) (avec BC complémentaire possible)		
Montant du ou des BC (TTC)		
Objet et description synthétique de la prestation		
Etude de potentiel fret sur des Installations Terminales Embranchées en Occitanie		
		0 à 2 insatisfaisant, 3 à 5 peu satisfaisant, 6 à 8 satisfaisant, 9 et 10 très satisfaisant
Appréciation des moyens mis en œuvre par le prestataire au regard du BC	Commentaire	Note (entre 0 et 10/10)
Respect des profils consultants		
Respect des charges en jours		
Réactivité en cas de besoins de remplacement de consultant		
S/Total de points		
Appréciation de la contribution à la qualité des travaux par le prestataire	Commentaire	Note (entre 0 et 10/10)
Compréhension des besoins et des enjeux		
Pertinence de la démarche mise en œuvre		
Qualité des livrables fournis (en précisant la liste des documents rédigés avec la participation, directe ou indirecte, du titulaire, ainsi que tout autre travail réalisé par ce dernier)		
Respect des délais		
Réactivité		
Atteinte des objectifs de la mission		
S/Total de points		
Qualité de l'apport des consultants (pour les rubriques ne sont pas forcément à renseigner)	Commentaire	Note (entre 0 et 10/10)
Cadrage et lancement des travaux		
Apport méthodologique de gestion de projet / outils de reporting et d'avancement du projet / suivi de la mise en œuvre		
Id de recommandations et/ou de scénarios		
Contribution aux analyses de fond, et aux travaux techniques préparatoires		
Appui à l'exploitation de données et à la formalisation de supports de synthèse		
Déploiement opérationnel / technique		
Formation et accompagnement		
Appréciation sur le transfert de compétences / capitalisation (un livrable dédié a-t-il été fourni ?)		
S/Total de points		
Savoir-être	Commentaire	Note (entre 0 et 10/10)
Prise d'initiative, force de proposition		
Travail en équipe, empathie		
Implication, sens du résultat		
Capacité à travailler avec le client		
S/Total de points		
Obligations administratives	Commentaire	Note (entre 0 et 10/10)
Respect des clauses du CCAP		
Respect de la déontologie -prévention des conflits d'intérêt		
RGPD - Gestion des données - Cybersécurité		
Devis et facturation		
S/Total de points		
Nombre de champs notés	0	
Total points acquis	0	
Note générale / 10	#DIV/0 !	
Bilan global de la prestation		
Appréciation globale sur l'apport du prestataire		
Appréciation sur les transferts de compétences réalisés au bénéfice de l'administration		