

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE FAISABILITE POUR LA REUTILISATION D'EMPRISES  
OU DE PLATEFORME FERROVIAIRES APPARTENANT A RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF), POUR LA  
CIRCULATION DE TRAMWAYS DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE VERS LES COMMUNES DE  
BRUGES, BLANQUEFORT ET PAREMPUYRE

Entre

La **REGION AQUITAINE**, représentée par son Président Monsieur **Alain ROUSSET**, domicilié Hôtel de Région, 14 rue François de Sourdis, 33077 BORDEAUX CEDEX, en application de la délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Aquitaine en date du \_\_\_\_\_, désigné dans ce qui suit par "le Conseil Régional d'Aquitaine",

Et

La **COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX**, représentée par son Président, Monsieur **Vincent FELTESSE** domicilié Hôtel de la CUB, Esplanade Charles de Gaulle- 33076 BORDEAUX CEDEX, habilité aux fins des présentes en vertu de la délibération du conseil de Communauté n° 2007/\_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2007, ci-après désigné par "la Communauté urbaine de Bordeaux",

**PROJET**

IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

### Préambule

La région Aquitaine, en partenariat avec la Communauté urbaine de Bordeaux, le Conseil Général, l'Etat et la communauté européenne, RFF et la SNCF, a réalisé une étude concernant le système de transport de l'ouest de l'agglomération bordelaise (STOAB) permettant d'imaginer et d'étudier le rôle que pourrait jouer le transport ferroviaire utilisant la voie ferrée de ceinture de l'ouest de l'agglomération et la ligne du Médoc.

L'objectif de cette étude était de répondre aux deux questions suivantes :

- comment améliorer la desserte et la qualité de service pour les déplacements périurbains sur la ligne de ceinture et sur la ligne du Médoc ;
- comment renforcer les échanges entre les transports ferroviaires et urbains dans une logique de complémentarité des modes.

Les propositions étudiées s'inscrivent dans le projet de développement du réseau urbain de tramway et du réseau TER et sont cohérentes avec les hypothèses d'extension du réseau de TCSP communautaire à l'horizon 2020.

Sur dix scénarios choisis en première étape, 3 scénarios ont finalement été retenus et ont fait l'objet d'études approfondies.

Il s'agit des scénarios suivants :

- le scénario d'inter modalité AO1' facilement réalisable à court terme ;
- le scénario d'inter modalité AD3, impliquant le prolongement du tramway jusqu'à BRUGES ;
- le scénario d'interconnexion BO1 dans une perspective de plus long terme.

Ces scénarios combinent les fonctions inter cités et périurbaines selon le principe suivant :

- les TER inter cités doivent assurer une desserte rapide entre la gare Saint-Jean et le Médoc, marquant les principaux arrêts et évitant le rebroussement à la gare Saint-louis, proche de la place Ravezies à Bordeaux ;
- les TER périurbains et les tram-trains, doivent assurer une desserte plus fine de type omnibus en complémentarité.

Dans ce contexte, il a été acté que les TER inter cités n'effectueraient plus de rebroussement à Ravezies, la gare Saint Louis n'étant plus desservie que par les TER péri-urbains ou un tram-train en prolongement du réseau de tramway depuis Ravezies vers Bruges, Blanquefort, Parempuyre et Macau.

Quel que soit le scénario envisagé, un certain nombre d'aménagements communs sont apparus nécessaires, dont le doublement des voies ferroviaires de Bruges à Blanquefort pour améliorer les capacités du réseau.

Toutefois, le montant des aménagements proposés pour répondre à ces scénarios est relativement élevé et le taux de rentabilité interne inférieur aux attentes des autorités organisatrices.

En juillet 2008, une première étape de type AO1' sera mise en œuvre par la Région Aquitaine avec le cadencement de la ligne du Médoc et l'insertion de navettes cadencées Macau-St Louis connectées au tramway. Il s'agit d'un premier pas à très court terme pour répondre à la demande croissante de déplacements, en particulier sur le périurbain, en utilisant les infrastructures existantes, en misant sur l'effet d'entraînement lié à une intermodalité avec le tramway. Les liaisons intercités en provenance du Nord Médoc marqueront un arrêt à St Louis pour offrir une fréquence à la demie-heure en pointe.

Dans ces conditions, il est proposé de vérifier la pertinence de ces projets, en complétant cette étude par un chapitre concernant la faisabilité d'installation d'une ligne de tramway dans les emprises du réseau ferroviaire national, ou en limite de celles-ci, en parallèle à la voie unique actuellement existante.

Suivant les résultats techniques et financiers de cette étude, on comparera les avantages et inconvénients d'un tram-train évoluant sur le réseau ferroviaire dédoublé entre Ravezies et Blanquefort, ou d'un réseau tramway fonctionnant en voie unique construit en parallèle au réseau ferroviaire à voie unique.

La faisabilité de ce dernier scénario permettrait d'offrir une réponse à court terme aux besoins de déplacements des habitants du Médoc, tout en préservant l'évolution, à plus longue échéance, de ce système vers un tram-train.

L'étude de faisabilité devra donc apporter des réponses administratives, juridiques, techniques et financières pour vérifier la pertinence d'une solution tramway en voie unique en parallèle au réseau ferroviaire. En outre, ces réponses devront permettre de faire évoluer le concept, le moment venu, vers une solution de tram-train.

## SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION .....	4
ARTICLE 2 - DEFINITION ET CONSISTANCE DES ETUDES .....	4
2.1 - Approche domaniale et juridique .....	4
2.2 - Faisabilité technique .....	4
2.3 - Tracé et capacité du réseau, pôles intermodaux .....	5
2.4 - Conditions d'exploitation .....	5
2.5 - Estimations financières et délais de réalisation .....	5
ARTICLE 3- DELAIS DES ETUDES .....	5
ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE ET REALISATION DES ETUDES .....	6
4.1 - Cadre de réalisation des études .....	6
4.2 - Maîtrise d'ouvrage des études .....	6
4.3 - Réalisation des études.....	6
ARTICLE 5- SUIVI DES ETUDES .....	6
5.1 - Comité de pilotage .....	6
ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES .....	7
6.1 - Estimation des études et principe de financement.....	7
6.2 - Modalités de versement .....	7
6.3 - Economie et dépassement de coût.....	7
ARTICLE 7- RESILIATION DE LA CONVENTION .....	8
ARTICLE 8 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES .....	8
ARTICLE 9 - MESURES D'ORDRE.....	8

## ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les obligations réciproques de chacune des parties relatives aux modalités techniques et financières de l'exécution de cette étude de faisabilité.

## ARTICLE 2 - DEFINITION ET CONSISTANCE DES ETUDES

Cette étude comprendra :

- une approche domaniale et juridique permettant la juxtaposition de réseaux ;
- la faisabilité technique d'une telle solution ;
- les possibilités en termes de capacité de transport, offre, fréquence;
- les aménagements induits par cette solution et notamment les possibilités d'échanges intermodaux ;
- les conditions d'exploitation de réseaux parallèles en particulier au niveau des stations ;
- les conséquences pour la sécurité des usagers des deux réseaux ou des personnes circulant dans l'environnement proche de ces réseaux ;
- la comparaison des coûts d'investissement ;
- une proposition de planning de réalisation.

Elle sera exécutée par un bureau d'études spécialisé pour lequel un appel d'offres a été lancé.

En outre, il sera recherché auprès des partenaires SNCF et RFF, dans le cadre d'avancement de cette étude, une approche en termes d'impact sur les coûts de fonctionnement.

### 2.1 - APPROCHE DOMANIALE ET JURIDIQUE

L'étude devra recenser les limites de la propriété ferroviaire de la plateforme actuelle entre la gare Saint-Louis et Parempuyre, sa largeur, et préciser les parcelles et surfaces nécessaires à l'installation d'une deuxième voie sur les zones non équipées entre Bruges et Blanquefort.

Chaque point particulier sera examiné, passage à niveau, voie de stockage, ouvrage d'art de franchissement, gare SNCF existante, embranchement particulier, de manière à dessiner l'emprise nécessaire à l'établissement d'une deuxième voie ferroviaire parallèle à la voie existante.

L'emplacement des stations de tramway, pôles d'échanges intermodaux et parcs relais sera examiné à cette occasion.

A partir de ce dossier, le bureau d'études recensera et analysera les possibilités d'échange, de transfert de gestion, d'autorisation d'occupation temporaire ou toute autre solution domaniale envisageable permettant à RFF, à la SNCF, et à la CUB, l'établissement de 2 réseaux ferroviaires parallèles et leur exploitation de manière sécuritaire. Une expertise juridique complètera cette approche.

### 2.2 - FAISABILITE TECHNIQUE

Le bureau d'études recherchera et proposera toutes les possibilités techniques d'installation d'une ligne de tramway à voie unique en parallèle à la voie ferroviaire existante.

Cette ligne de tramway, sur ballast et en site propre, sera conçue de manière à pouvoir évoluer à plus ou moins long terme vers une ligne de tram-train, dans la mesure où ce système pourrait, à terme, utiliser les infrastructures de tramway pour rejoindre les communes de la rive droite de la Garonne via le pont Bacalan-Bastide.

Les études préciseront notamment le ou les profils en travers types pour la circulation de rames tramway et trains en parallèle, les zones sur lesquelles la voie unique existante devra être ripée pour permettre l'installation d'une 2<sup>ème</sup> voie, les

solutions envisagées aux bifurcations et croisements de lignes, ainsi qu'aux embranchements particuliers. Les profils en travers proposés devront permettre, outre l'établissement de voies dans les règles de l'art, le cheminement des réseaux propres à chaque type d'exploitation.

Au croisement avec la rocade, le bureau d'études proposera un aménagement de l'ouvrage existant où la construction d'un ouvrage supplémentaire.

Enfin, le bureau d'études émettra un avis technique sur le meilleur choix de débranchement de la ligne C du tramway à Ravezies ou à Cracovie.

### **2.3 - TRACE ET CAPACITE DU RESEAU, POLES INTERMODAUX**

L'objet de l'étude est bien évidemment de vérifier la faisabilité de réutilisation des emprises ferroviaires.

Toutefois, dans des zones où les emprises ferroviaires n'irrigueraient pas correctement les zones urbaines existantes ou en développement, notamment autour de Blanquefort, le bureau d'étude vérifiera la possibilité, pour le tramway, de quitter les infrastructures ferroviaires existantes, pour desservir au mieux les zones urbaines plus denses.

De plus, l'étude devra préciser les points d'inter modalité envisageables avec les trains, bus et cars, véhicules particuliers, et proposer l'implantation de parc relais complémentaires à ceux déjà prévus dans l'étude STOAB.

A partir de ces préconisations, et compte tenu d'une exploitation en voie unique, l'étude vérifiera l'adéquation des capacités de ce réseau en termes d'offre de transport avec les besoins exprimés dans l'étude STOAB et actualisés depuis.

### **2.4 - CONDITIONS D'EXPLOITATION**

Cette partie de l'étude, à réaliser en partenariat avec RFF et la SNCF, devra démontrer la possibilité d'exploitation des deux réseaux parallèles et différents, et proposer des solutions techniques acceptables par les exploitants pour les systèmes d'exploitation, alimentation traction, signalisation ferroviaire et signalisation de trafic routier aux intersections, dans le respect des règles de sécurité propres à chaque système.

L'aspect sécuritaire de cette double exploitation sera examiné à ce stade notamment aux interfaces de chaque système avec son environnement et toutes circulations piétonnes, cyclables ou automobiles.

En outre l'étude devra évaluer les possibilités d'exploitation ultérieures du réseau tramway avec des tram-trains.

### **2.5 - ESTIMATIONS FINANCIERES ET DELAIS DE REALISATION**

Le bureau d'étude présentera une estimation financière de niveau et précision comparables à l'estimation financière remise à l'occasion des études du STOAB sans chercher à calculer le bilan socio-économique du projet.

Chaque partie du projet pourra ainsi être comparée aux estimations de l'étude STOAB afin de pouvoir valider le choix de la solution préconisée, et prévoir les coûts de transformation ultérieurs des infrastructures, systèmes et matériels roulants pour une exploitation avec des tram-trains. Dans ce cadre, les chiffres issus de l'étude STOAB seront actualisés.

Un planning de réalisation études et travaux complètera cette estimation.

## **ARTICLE 3- DELAIS DES ETUDES**

Le délai d'étude de chacune des phases est fixé comme suit :

- approche domaniale et juridique 1 mois
- faisabilité technique 1 mois

- zones urbaines à desservir et pôle 1 mois
- conditions d'exploitation 1 mois
- estimation financière, planification 1 mois

La remise des documents viendra clore le délai d'étude.

Cette durée d'étude est donc de 5 mois hors période de validation.

## **ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE ET REALISATION DES ETUDES**

### **4.1 - CADRE DE REALISATION DES ETUDES**

Ces études sont réalisées dans le cadre du Contrat de plan Etat, Région Aquitaine pour la période 2007 – 2013.

### **4.2 - MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES**

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des études faisant l'objet de la présente convention est assurée par la Communauté urbaine de Bordeaux.

### **4.3 - REALISATION DES ETUDES**

Les études seront réalisées par le bureau d'étude SYSTRA, retenu après mise en concurrence dans le cadre d'un marché à procédure adaptée.

Outre le Conseil Régional, l'Etat, le Conseil Général, RFF, SNCF et les communes concernées ont été consultés sur l'objet de cette étude. Le cahier des charges leur a été soumis pour avis et a été complété en conséquence. Ces partenaires seront associés à toutes les étapes de validation des études.

## **ARTICLE 5- SUIVI DES ETUDES**

### **5.1 - COMITE DE PILOTAGE**

Un comité de pilotage sera créé pour le suivi et la validation de cette étude.

Il sera composé d'élus et/ou de représentants de la CUB, du Conseil Régional, du Conseil Général et de chacune des communes traversées par le projet, ainsi que des représentants des services de l'Etat, de RFF, et de la SNCF.

Il sera présidé par le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux ou son représentant.

Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires de la présente convention.

Le secrétariat sera assuré par les services de la Communauté urbaine de Bordeaux.

### **5.2 - COMITE TECHNIQUE**

Les études visées dans la présente convention, font l'objet d'un suivi par un comité technique présidé par les services de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il est composé de l'ensemble des cosignataires de la présente convention, ainsi que des représentants de l'Etat, de RFF et de la SNCF.

Le comité technique suit le déroulement des études tels que définis à l'article 2, et suit les dépenses en comparaison du budget tel qu'il est défini à l'article 6 de la présente convention. Il valide les dossiers d'études en vue de leur présentation au Comité de pilotage.

Il se réunira sur demande spécifique d'un des signataires de la présente convention.

Le secrétariat sera assuré par les services de la Communauté urbaine de Bordeaux.

## ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES

### 6.1 - ESTIMATION DES ETUDES ET PRINCIPE DE FINANCEMENT

Le coût total des études de la présente convention est évalué à 128 736,00 euros ht, majorés de la TVA à 19,6 % soit un montant de 154 061, 54 € TTC.

Le coût des études se décompose de la façon suivante :

Phase 1 :	63 174, 00 € ht
Phase 2 :	20 110, 00 € ht
Phase 3:	22 858, 00 € ht
Phase 4 :	11 980, 00 € ht
Phase 5 :	10 692, 00 € ht

La Région s'engage à financer 28 % dans le cadre du programme du Contrat de projets Etat- Région pour la période 2007-2013.

En conséquence, les co-financeurs s'engagent à participer au financement des études conduites par la Communauté urbaine de Bordeaux au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués :

Région Aquitaine	36 046,08 € ht	28%
Communauté Urbaine de Bordeaux	92 689,92 € ht	72%
Coût total prévisionnel	128 736, 00 € ht	100%

### 6.2 - MODALITES DE VERSEMENT

La CUB procède aux appels de fonds sur la base du montant estimé tel que défini à l'article 6.1.

- 50 % à la validation des phases 1 et 2
- le solde, soit 50 %, sur production, par la CUB d'un état récapitulatif des dépenses, certifié, accompagné des pièces comptables justificatives.

Sur la base de celui-ci, elle établit, selon le cas, un appel de fonds pour règlement du solde ou remboursement du trop perçu.

Les versements correspondants seront effectués au nom de la Communauté Urbaine de Bordeaux sur le compte n° 30001 00215 0000R050028 clé 28, ouvert auprès de la Banque de France au nom de Monsieur le Receveur des Finances, Receveur de la Communauté Urbaine de Bordeaux:

### **6.3 - ECONOMIE ET DEPASSEMENT DE COUT**

Dans l'hypothèse d'un coût total inférieur aux prévisions, la part de chaque co-financeur est réajustée au prorata de sa participation.

En cas de surcoût, les parties se réuniront afin de décider de l'arrêt ou de la poursuite du projet et, dans cette dernière hypothèse, des modalités de son financement.

Un financement complémentaire sera recherché auprès des autres partenaires par la Communauté urbaine. Leur éventuelle participation viendra en déduction de la charge supportée par la Communauté urbaine.

### **ARTICLE 7- RESILIATION DE LA CONVENTION**

En cas de non respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de 15 jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception valant mise en demeure.

### **ARTICLE 8 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les dossiers diffusés resteront la propriété commune des co-financeurs., chacun des contractants ayant le libre usage de ces dossiers. Les autres documents relatifs aux études, notamment ceux de la SNCF et de RFF, resteront la propriété de leurs auteurs et ne pourront être diffusés en dehors des signataires sans l'accord préalable des parties contractantes.

### **ARTICLE 9 - MESURES D'ORDRE**

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

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

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Bordeaux, le

Alain ROUSSET  
Président de la Région Aquitaine

Vincent FELTESSE  
Président de la Communauté  
Urbaine de Bordeaux