



bordeaux
EURATLANTIQUE



**AVENANT 1 à la convention de financement pour
une étude préliminaire sur la faisabilité
d'adaptation du Pôle d'Echanges Multimodal de
Bordeaux Saint-Jean**

Entre,

La Région Nouvelle-Aquitaine, dont le siège est situé 14, rue François de Sourdis à Bordeaux, représenté par son Président, Monsieur Alain ROUSSET, agissant aux présentes en vertu de la délibération en commission permanente régionale n°2022.xxx.CP du xxx 2022.

Désigné ci-après par la Région,

Et,

L'établissement dénommé ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE BORDEAUX-EURATLANTIQUE, établissement public à caractère industriel et commercial créé suivant décret n°2010-306 du 22 mars 2010 modifié par décret n°2015-977 du 31 juillet 2015, placé sous la tutelle du ministre chargé de l'urbanisme, dont le siège est à BORDEAUX (33000), 140 rue des Terres de Bordes, identifié au SIREN sous le numéro 521747444 et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de BORDEAUX, représenté par Madame Valérie LASEK, agissant en sa qualité de Directrice Générale, fonction à laquelle elle a été nommée aux termes d'un arrêté de la Ministre de la transition écologique, chargée du logement, en date du 15 juillet 2021, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes en vertu des articles 2 et 8 du décret n°2010-306 du 22 mars 2010 modifié.

Ci-après désignée « L'EPA »

Et,

L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale Bordeaux Métropole, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle, 33000 Bordeaux, représentée par son Président, Monsieur Alain ANZIANI, agissant aux présentes en vertu de la délibération n°2022-xxx,

Désignée ci-après par Bordeaux Métropole,

Et,

La Ville de Bordeaux, située Place Pey-Berland 33045 Bordeaux Cedex, représentée par M. Pierre HURMIC, Maire, agissant aux présentes en vertu de la délibération n° D2022-xx

Désignée ci-après par la Ville,

Et

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Stéphane LAMBERT, directeur de la Direction Régionale des Gares de Nouvelle-Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Désignée ci-après par Gares & Connexions,

Ci-après désignés ensemble par les Partenaires,

Préambule

L'évolution des modes de transports en commun de la métropole Bordelaise et notamment la mise en service de la ligne C du tram ont conduit à la création d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Bordeaux Saint-Jean, inauguré par les partenaires (CUB, SNCF, Conseil Régional Aquitaine, Département de la Gironde, FEDER) le 30 septembre 2011. Il a consisté à :

- Réaménager le parvis sud, créer une halte intermodale et un bâtiment de régulation sous maîtrise d'ouvrage CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux),
- Créer une galerie longitudinale, une zone de circulations verticales, un espace intermodal et déployer de l'information intermodale sous maîtrise d'ouvrage SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français).

Depuis, la gare s'est dotée, à l'occasion de la mise en service de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique en 2017, d'un nouveau bâtiment de l'autre côté du faisceau de voies. Le bâtiment, constitué du Hall 3 et d'un parking de 850 places, connecte la gare au quartier Belcier Euratlantique et constitue une première réponse à la hausse de fréquentation constatée.

Le pôle d'échanges multimodal de Bordeaux Saint-Jean doit désormais faire face à de nouveaux enjeux qui nécessitent de repenser son fonctionnement à moyen terme :

- Une hausse continue de la fréquentation du pôle qui pose des difficultés en termes de capacité et de sécurité dans la gestion des flux et questionne sur les niveaux de service offerts aux usagers
- Des perspectives nouvelles, avec :
 - En matière ferroviaire, des manifestations d'intérêt pour des nouvelles dessertes avec notamment Thalys, Transmanche, Ouigo, mais aussi une possible refonte des dessertes TER autour de Bordeaux (démarche RER – Réseau express régional) et potentiellement l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ;
 - Des transports urbains et interurbains en fort développement (création et/ou renforcement des lignes de bus et de cars, Bus express, tramway...) et de la forte mutation de l'accessibilité à la gare (nouveaux modes voitures covoiturage, autopartage, stationnement, développement des mobilités actives, vélos, cars longue distance, motos ;
 - Des projets urbains adjacents (coulée verte / Amédée St Germain, Saget/rue Bordelaise mais aussi Pont de la Palombe) qui vont se connecter au pôle d'échanges, ainsi que le développement continu du projet Euratlantique (logements, bureaux et activités) ;
 - Des exigences croissantes en termes de sûreté sur le périmètre complet du pôle d'échanges (fonctionnement et contrôle) ;
 - Des besoins nouveaux pour l'exploitation quotidienne du pôle d'échanges et son fonctionnement en matière de logistique (environnement, déchets et avitaillement) ;

- De l'évolution et des besoins nouveaux en termes de services à l'utilisateur (Espace Modalis, accueil TER, office de tourisme...) et en termes d'activités commerciales destinées aux voyageurs et aux riverains.

Compte tenu de ces évolutions de court et moyen terme, les partenaires ont convenu de réaliser une étude de faisabilité pour l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean.

Ils ont signé une convention à cet effet en mars 2020.

Article 1. Objet du présent avenant

Le présent avenant n°1 à la convention de financement relative au financement de l'étude de préliminaire sur la faisabilité d'adaptation du Pôle d'Echanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean a pour objet de modifier le montant de l'étude, le planning de l'opération, du fait d'une révision de la méthodologie d'étude. Celle-ci se traduit par :

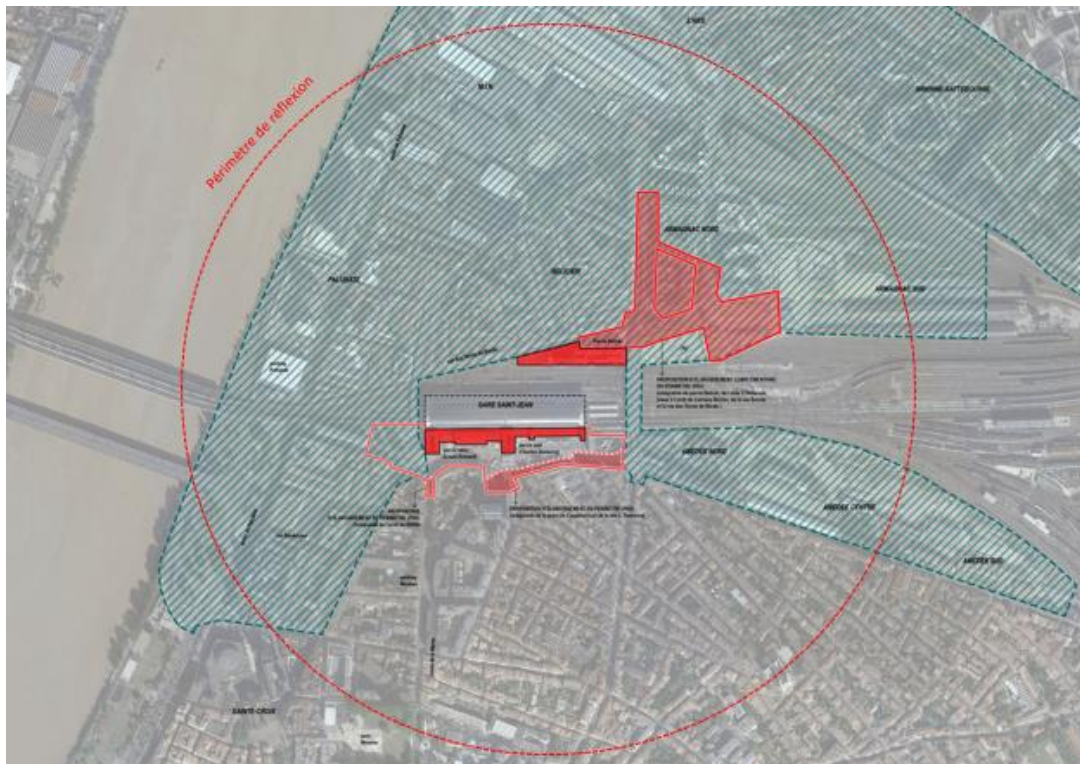
- La réalisation d'une enquête usagers
- L'élargissement des périmètres d'étude et de réflexion
- L'étude de la faisabilité de la création d'une « rive intermodale » avec la pacification de la rue Charles Domercq/Saint Vincent de Paul
- L'étude de la création de capacités bus/cars complémentaires à Belcier
- L'analyse des flux piétons et du fonctionnement du pôle selon les scénarios d'implantation des transports en commun




Les articles modifiés par le présent avenant sont les suivants : articles 2, 3. 5.1 et 6.

Article 2. Modification de l'article 2 - Périmètre

Le présent avenant modifie les périmètres de l'étude comme suit.

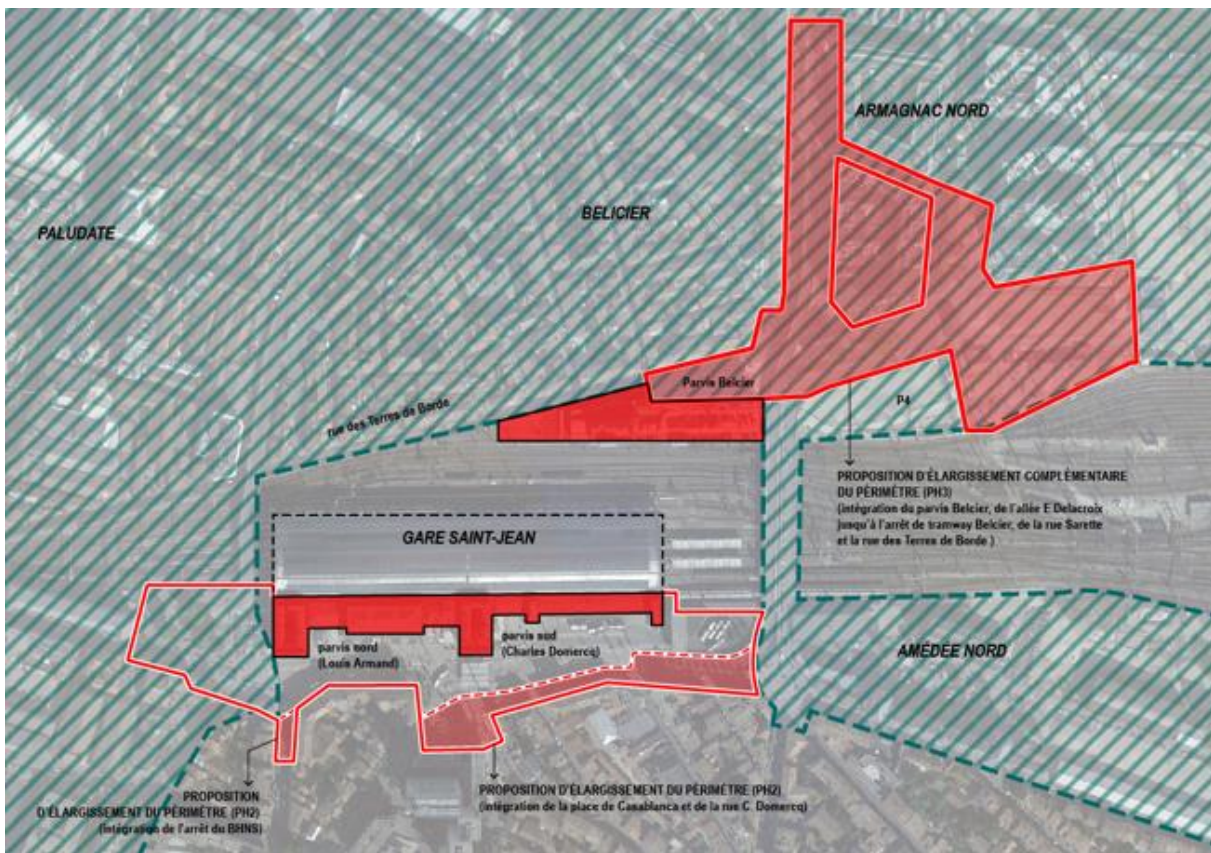
Périmètre de réflexion (rayon d'environ 500m autour du pôle)







-  ZAC Euratlantique
-  Bâtiments Voyageurs gare Saint-Jean
-  Extension du périmètre d'étude opérationnel

Périmètre d'étude opérationnel

- Intégration de la rive Belcier
- Intégration de la rue Charles Domercq et de la place de Casablanca
- Intégration de l'arrêt de bus express



-  Périmètre d'étude opérationnel
-  Bâtiments Voyageurs gare Saint-Jean (compris dans le périmètre d'étude opérationnel)
-  Extension du périmètre d'étude opérationnel
-  ZAC Euratlantique

Article 3. Modification de l'article 3 - Consistance de l'étude

L'étude objet de la présente convention constitue le préalable à la réalisation des études de « conception » et des travaux pour l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords immédiats.

L'étude reste organisée en trois phases.

Le détail des prestations programmées est présenté dans l'annexe « Avenant à la mission d'élaboration d'un schéma directeur d'intermodalité autour de la gare de Bordeaux Saint-Jean ».

Phase 1 : Analyse du site et formalisation des enjeux

Le diagnostic et les enjeux ont été partagés et validés par les partenaires lors du Comité de Pilotage n°1 qui s'est tenu le 13 février 2020.

Phase 2 : Préprogramme

Cette phase est en cours.

A partir du travail de diagnostic est constitué un préprogramme pour l'évolution du pôle d'échanges de Bordeaux Saint-Jean.

Le préprogramme sera conçu dans une démarche collaborative. Il s'appuie sur la tenue le 13 mars 2020 d'un atelier de co-conception partenariale qui a permis d'aboutir à une traduction des ambitions du projet sous forme d'actions spatialisées, et sur une enquête usagers réalisée en octobre 2020 et visant à recueillir les usages actuels et souhaitables.

Le préprogramme présente des besoins chiffrés et spatialisés, sur la base des données prospectives transmises par les partenaires, répondant aux enjeux de l'espace public et d'insertion du pôle dans son contexte territorial à l'horizon 2030.

L'élaboration de trois scénarios tests, fonction de la réorganisation de la desserte bus-car, permet d'identifier les grands invariants, les possibilités d'optimisation.

Pour compléter la réflexion, la pacification de la rue Charles Domercq / Saint Vincent de Paul sera étudiée, ainsi que la création d'arrêts de bus-cars complémentaires sur la rive Belcier.

Une analyse d'impact de la réorganisation du pôle d'échanges multimodal sur tous les modes de déplacement (flux piétons, bus, cars, voitures, vélos) sera réalisée.

Un schéma de fonctionnement par mode de déplacement/transport sera réalisé.

Outre les scénarios d'intermodalité, la vision globale des aménagements qui sera présentée traitera du fonctionnement du pôle en terme de sûreté, sécurité, exploitation, logistique, de l'offre de stationnement tous modes, de son accessibilité pour tous et pour tous les modes, et de la présence végétale et du traitement des îlots de chaleur urbains.

Phase 3 : Formalisation du schéma d'aménagement

A l'issue de la phase 2, un scénario d'aménagement, co-construit sur la base des différentes composantes étudiées, sera retenu collectivement par les partenaires.

Il servira de base à la déclinaison d'un « schéma directeur » composé d'opérations d'aménagements dont le contenu, l'estimation, et le phasage prévisionnel seront détaillés par maîtrise d'ouvrage.

Article 4. Modification de l'article 5.1 - Calendrier de réalisation de l'étude

L'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords, objet de la convention, a débuté au second semestre 2019. La phase 1 a été conclue en février 2020. La phase 2 a démarré en suivant.

La poursuite de l'étude débute à l'issue du Copil n°2 du 11 février 2022 actant sa mise en œuvre (finalisation de la phase 2 et mise en œuvre de la phase 3) et doit durer 5 mois, hors périodes de validation. L'objectif de rendu de l'étude est en juillet 2022.

Phase 1 – Analyse du site et formalisation des enjeux	(Réalisé 2019/2020) 6 mois
Phase 2 – Préprogramme	(Réalisé 2020/2021) 10 mois (S1 2022) 2 mois
Phase 3 – Formalisation d'un schéma d'aménagement	(S1 2022) 3 mois
Total	21 mois

Article 5. Modification de l'article 6 - Dispositions financières

Article 5.1. Coût prévisionnel

A titre indicatif, les différentes phases de conception et de pilotage de l'étude préalable sont estimées comme suit :

PHASE	CONVENTION	AVENANT	TOTAL
Phase 1 – Analyse du site et formalisation des enjeux	67 778 € HT		67 778 € HT
Phase 2 – Pré-programme	57 404 € HT	68 185 € HT	125 589 € HT
Phase 3 – Formalisation d'un schéma d'aménagement	34 893 € HT		34 893 € HT
Total	160 075 € HT	68 185 € HT	228 260 € HT

Article 5.2. Principes de financement

Les Partenaires s'engagent à financer les dépenses réelles de l'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean dans la limite du montant indiqué à l'article 5.1, selon la répartition indiquée à l'article 5.3 et suivant les modalités de versement indiquées à l'article 5.4 du présent avenant.

Article 5.3. Répartition du financement

Le coût de l'étude préalable de PEM de Bordeaux Saint-Jean est financé à parts égales entre l'ensemble des Partenaires à la présente convention, soit :

Région	Bordeaux	Ville de	Bordeaux	SNCF Gares &	Total
Nouvelle	Euratlantique	Bordeaux	Métropole	Connexions	
Aquitaine					
20%	20%	20%	20%	20%	100%
45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	228 260 € HT
<i>Pour mémoire Convention initiale</i>					
32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	160 075 € HT

Article 5.4. Modalités de versement

Sur présentation d'une facture, les Partenaires règlent le montant des prestations suivant l'échéancier ci-après :

- 1^{er} appel de fonds de 20% du montant global initial (réalisé) ;
- 2^{ème} appel de fonds de 40% du montant global initial (réalisé) ;
- 3^{ème} appel de fonds de 30 % du montant global à la fin de la phase 2 ;
- 4^{ème} appel de fond du solde de l'étude après achèvement des prestations correspondantes et validation par le Comité de Pilotage.

Tableau prévisionnel des appels de fonds :

Appel de fond	Région Nouvelle Aquitaine	Bordeaux Euratlantique	Ville de Bordeaux	Bordeaux Métropole	SNCF Gares & Connexions	Total
1 – 20% du montant initial (REALISE)	6 402,80 € HT	6 402,80 € HT	6 402,80 € HT	6 402,80 € HT	6 402,80 € HT	32 014 € HT
2 – 40% du montant initial (REALISE)	12 805,60 € HT	12 805,60 € HT	12 805,60 € HT	12 805,60 € HT	12 805,60 € HT	64 028 € HT
3- 30% du montant global	13 695,60 € HT	13 695,60 € HT	13 695,60 € HT	13 695,60 € HT	13 695,60 € HT	68 478 € HT
4 - solde	12 748 HT	12 748 HT	12 748 HT	12 748 HT	12 748 HT	63 740 € HT
Total	45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	45 652 € HT	228 260 € HT

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés sans TVA.

Les sommes dues au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum d'un (1) mois à compter de la date de réception des appels de fonds adressés par courrier recommandé avec accusé de réception.

Chaque appel de fonds sera accompagné des justificatifs des dépenses correspondantes. Le solde sera accompagné du décompte général et définitif des dépenses réalisées.

Le présent avenant est établi en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des Partenaires.

A Bordeaux, le

(Date apposée par le dernier signataire)

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

M. le Président Alain ROUSSET

Pour Bordeaux Euratlantique

Mme la Directrice générale Valérie LASEK

Pour Bordeaux Métropole

M. le Président Alain ANZIANI

Pour la Ville de Bordeaux

M. le Maire Pierre HURMIC

Pour SNCF Gares & Connexions

M. le Directeur Régional Stéphane LAMBERT