



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE



CONVENTION

**Relative au financement des études
préliminaires (EP)
du projet d'adaptation des quais des gares de
Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice Izon, Vayres
et Saint-Denis-de-Pile**

***RER Métropolitain
Volet Gares - Intermodalité***

Entre

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique, chargé des Transports), représenté par Madame Fabienne BUCCIO, Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine ;

Ci-après désigné « **l'Etat** »

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par son Président, Monsieur Alain ROUSSET, dont le siège est situé à l'Hôtel de Région, 14 rue François de Sourdis, 33077 Bordeaux cedex, agissant en vertu de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional n° XXXX CP en date du XX/XX/XXXX ;

Ci-après désignée « **la Région Nouvelle Aquitaine** »

Bordeaux Métropole, représentée par Monsieur Alain ANZIANI, Président dûment habilité à l'effet des présentes par la délibération n°XXXX en date du XX/XX/XXXX ;

Ci-après désignée « **Bordeaux Métropole** »

Et

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par son Directeur Régional, Monsieur Stéphane LAMBERT ;

Ci-après désignée « **SNCF Gares & Connexions** » ou « Maître d'ouvrage »

Ensemble étant désignés ci-après « les parties » ou « les partenaires ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L4231-1,
- Le Code des transports et notamment ses articles L2121-3 à L2121-8,
- La délibération n°2017.739.SP du Conseil Régional, du 10 avril 2017, relative au Règlement d'Intervention régional en faveur de l'aménagement des arrêts ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux de la Région Nouvelle Aquitaine,
- Le code de la Commande Publique,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-8272 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- Le Décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale de la SNCF mentionnée au 5^e de l'article L.2111-8 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5^e de l'article L.2111-9 du code des transports,
- La délibération du Conseil Métropolitain n°2018-826 du 21 décembre 2018 adoptant le projet de développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain,
- Le Contrat de Plan Etat-Région Aquitaine 2015-2020, signé le 23 juillet 2015 et modifié suite à la signature de l'avenant n°1 le 9 mars 2017,
- L'avenant n°8 du Contrat de Plan Etat-Région Aquitaine 2015-2020 signé le 11 mai 2021

Sommaire

ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. MAITRISE D’OUVRAGE	6
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L’ETUDE A REALISER.....	6
3.1 PERIMETRE	6
3.2 COHERENCE AVEC LES SPECIFICATIONS TECHNIQUES D’INTEROPERABILITE (STI PMR)	7
3.3 PROGRAMME DES OPERATIONS	7
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L’ETUDE	8
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI.....	8
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L’ETUDE	9
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
<i>Coût du projet</i>	9
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	9
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	9
7.1 MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS.....	9
7.2 GESTION DES ECARTS.....	10
ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION.....	10
ARTICLE 9. DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	11
ARTICLE 10. PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION.....	11
ARTICLE 11. LITIGES	11
ARTICLE 12. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	11

PREAMBULE

En décembre 2018, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont défini conjointement la feuille de route du RER Métropolitain de l'aire urbaine bordelaise, qui comporte un volet ferroviaire (renforcement des lignes TER) et un volet routier (création de lignes de cars express). Cette feuille de route a été actualisée en mars 2022, suite notamment à l'arrivée du Département de la Gironde en tant que partenaire cofinanceur du RERM.

Elle s'inscrit dans les objectifs fixés par la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, qui ambitionne de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains (Article 1). La feuille de route du RERM prévoit une montée en puissance progressive de la desserte ferroviaire, tenant compte des capacités financières des partenaires pour adapter le parc de matériel roulant comme les infrastructures.

Les projets de services ferroviaires associés à la feuille de route sont :

- Desserte diamétralisée omnibus à la 1/2h entre Libourne et Arcachon
- Desserte diamétralisée omnibus à la 1/2h entre Saint-Mariens – Saint-Yzan et Langon
- Desserte omnibus à la 1/2h sur le tronc commun entre Bordeaux/Pessac et Macau

La diamétralisation de la mission Libourne-Arcachon est programmée en 2025, avec une première étape mise en œuvre depuis décembre 2020.

L'étude d'opportunité des Gares du RER métropolitain, réalisée en 2021 par SNCF Gares & Connexions en lien avec l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, cofinanceurs, ainsi que Nouvelle-Aquitaine Mobilités, a notamment permis d'identifier les gares et haltes dont les configurations de quais doivent être adaptées au regard du matériel roulant du RERM. Sur la ligne Libourne-Arcachon, le matériel Regio2N en unités multiples 2 (UM2) est mis en service dès le Service Annuel 2021 et nécessite l'allongement des quais des gares et haltes suivantes : Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice - Izon et Vayres.

Il est apparu utile de poursuivre les investigations techniques et financières au niveau études préliminaires sur ces gares et haltes, de manière à mieux appréhender les travaux à entreprendre, à estimer leur montant prévisionnel et à planifier leur réalisation en cohérence avec l'avancement du projet de RERM.

La halte de Saint-Denis-de-Pile, située hors périmètre du RERM entre Libourne et Coutras, est également impactée par le changement de matériel roulant. Il est apparu pertinent d'élargir le périmètre d'étude à cette halte dans un souci d'efficacité, même si elle ne relève pas stricto sensu du périmètre du RER Métropolitain.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions de financement des études préliminaires à réaliser pour adapter les quais aux besoins du Réseau Express Métropolitain dans les gares et haltes de Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice Izon, Vayres et Saint-Denis-de-Pile.

Cette convention permettra de définir :

- La consistance des études et investigations à réaliser,
- Les modalités d'exécution et de suivi de ces études,
- L'assiette de financement et le plan de financement,
- Les modalités de versement des fonds.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires dont le financement fait l'objet de la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER

3.1 Périmètre

Les quatre gares et haltes du RER Métropolitain concernées par les études préliminaires sont situées sur la ligne de Libourne à Bordeaux Saint-Jean (Ligne 570000), entre le Pk 550+000 et le Pk 580+000 :

- La gare de Bassens : Pk 574,600,
- La halte de Saint-Loubès : Pk 565,000,
- La halte de Saint-Sulpice Izon : Pk 561,500
- La halte de Vayres : Pk 555,300.

La halte de Saint-Denis-de-Pile est située hors périmètre du RERM sur la ligne de Libourne à Coutras (Ligne 570000), au Pk 539,400.

L'étude d'opportunité des gares du RER Métropolitain a identifié la nécessité d'adapter les quais des gares et haltes précitées pour accueillir le nouveau matériel roulant (REGIO2N UM2) qui nécessite une longueur utile de quais estimée à 162m :

Bassens	Quai V1 : allongement nécessaire estimé : 47 m Quai V2 : allongement nécessaire estimé : 50 m
Saint-Loubès	Quai V1 : allongement nécessaire estimé : 15 m Quai V2 : allongement nécessaire estimé : 30 m
Saint-Sulpice - Izon	Quai V1 : allongement nécessaire estimé : 22 m Quai V2 : allongement nécessaire estimé : 53 m
Vayres	Quai V1 : allongement nécessaire estimé : 43.5 m Quai V2 : allongement nécessaire estimé : 43.5 m

En complément, l'allongement nécessaire de quais pour la halte de Saint-Denis-de-Pile a été estimé comme suit :

Saint-Denis-de-Pile	Quai 1 : allongement nécessaire estimé : 12 m Quai 2 : allongement nécessaire estimé : 50 m
----------------------------	--

Les valeurs présentées pour les allongements de quais sont des valeurs minimales qui ne tiennent pas compte des contraintes d'exploitation que pourrait engendrer la circulation de ce nouveau matériel roulant. Les études préliminaires détermineront la valeur exacte des allongements.

Parmi les gares et haltes précitées, toutes disposent d'une traversée de voies dénivelée sauf une, Bassens. Une attention particulière sera ainsi portée sur la traversée de voie piétonne (TVP) de la gare de Bassens. Le risque que représente la TVP pour les voyageurs est mesuré par le « produit VT » correspondant au produit du nombre de personnes traversant les voies par le nombre de trains qui croisent leur cheminement. Au-delà d'un seuil (2000), le principe d'une dénivellation de la traversée piétonne doit être étudié, pour garantir de bonnes conditions de sécurité ferroviaire.

Les hypothèses de fréquentation disponibles lors de l'étude d'opportunité des gares du RERM n'ont pas permis d'identifier un risque concernant la TVP de Bassens. Le « produit VT » projeté à horizon 2030 sera mis à jour sur la base des résultats de l'étude de trafic du RER Métropolitain pilotée par SNCF Réseau en lien avec les partenaires (dont la remise est prévue au premier trimestre 2022), afin d'examiner le besoin d'intégrer la dénivellation de la traversée piétonne.

Une étude de flux sera réalisée spécifiquement pour chaque gare et halte : elle intégrera les résultats de l'étude de trafic pilotée par SNCF Réseau et permettra ainsi de confirmer les dimensionnements des quais et des accès.

3.2 Cohérence avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI PMR)

Un allongement modifie la « performance » du quai en augmentant la longueur de quai utilisable et donc la longueur des trains autorisés. Cela correspond donc à un « réaménagement » au sens de la Directive 2016/797/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union Européenne, article 2. A ce titre, ce réaménagement nécessite de se mettre en conformité avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) et donc avec la STI INF concernant la hauteur du quai (§4.2.9.2. La hauteur des quais doit être de 550 mm ou de 760 mm au-dessus du plan de roulement pour les rayons de 300 m et plus).

En revanche, la STI PMR reconnaît que, compte tenu des caractéristiques du système ferroviaire existant, la conformité de l'infrastructure existante dans son ensemble (accès, BV, traversées), elle, peut être atteinte en améliorant progressivement l'accessibilité.

Il est donc proposé, à ce stade, que les études préliminaires intègrent la solution d'adaptation des quais au matériel roulant et la solution de mise en conformité au regard des normes PMR et compatibles avec les évolutions potentielles de l'ensemble des infrastructures en termes d'accessibilité, sachant qu'aucune des cinq gares et haltes n'est intégrée au programme Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) à ce jour.

Le coût des rehaussements sera distingué pour chaque gare, dans l'estimation financière remise en fin d'étude préliminaire (EP) afin que le choix de solution définitive puisse être pris au terme des études, avant de solliciter l'engagement financier des partenaires sur la réalisation des travaux.

3.3 Programme des opérations

Le programme comprend, pour chaque site :

- Les investigations nécessaires aux études préliminaires :
 - o levés topographiques
 - o diagnostics réseaux secs et humides
 - o sondages géotechniques
 - o diagnostics amiante, plomb et HAP

- Une solution pour adapter les quais afin d'accueillir le matériel roulant REGIO2N en unités multiples 2 (UM2) et les flux de voyageurs prévisionnels dans le cadre du RERM, tout en assurant leur conformité aux normes PMR :
 - o Allongement des quais
 - o Elargissement éventuel des quais et des accès à définir en fonction des études de flux
 - o Mise aux normes des quais conformément à la réglementation « Accessibilité PMR » :
 - Rehausse à 55cm et mise aux normes PMR des quais bas actuels
 - Reprise du revêtement de surface
 - Mise en œuvre de bandes podotactiles d'éveil le long de toutes les voies sur la longueur utile et de panneaux
 - Modernisation et mise en conformité éventuelle de l'éclairage en fonction des résultats de l'étude d'éclairage
 - Réfection de la sonorisation si nécessaire

En outre, pour la gare de Bassens, l'étude comprend la mise à jour du produit VT, l'analyse de risque sur la base de l'étude de trafic et le déplacement éventuel de la TVP.

Livrables (pour chaque site) :

- Un plan au 1/500^e avec et sans option
- Une notice descriptive des aménagements à prévoir, incluant une présentation ou une synthèse des principaux textes réglementaires applicables ou à prendre en compte. Une estimation du coût de l'opération
- L'étude de flux spécifique
- Un calendrier de mise en œuvre

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

Les études préliminaires (hors investigations préalables) pour les cinq gares et haltes sont comprises dans une période totale de sept mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI

Un comité technique constitué des services de SNCF Gares & Connexions, de la Région Nouvelle-Aquitaine, de Bordeaux Métropole et de l'Etat, se réunira au tant que de besoin au cours de la démarche pour en assurer le suivi, au minimum au lancement des études, à mi-parcours et en fin d'études.

Un comité de pilotage associant les représentants des signataires de la présente convention, pouvant être élargi à d'autres partenaires concernés, se réunira à l'issue de l'étude pour en valider les conclusions et suites à donner, et au cours de la démarche si nécessaire.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE

6.1 Assiette de financement

Coût du projet

Le besoin de financement est évalué à 722 500 € courants HT, comprenant une somme forfaitaire de 21 000 € euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions.

	Investigations	Etudes Préliminaires	Etudes de flux	MOA	TOTAL
Bassens	35 000	122 000	5 500	4 500	167 000
Saint-Loubès	35 000	85 000	5 500	4 000	129 500
Saint-Sulpice-Yzon	35 000	92 000	5 500	4 000	136 500
Vayres	35 000	108 000	5 500	4 500	153 000
Saint-Denis-de-Pile	35 000	92 000	5 500	4 000	136 500
TOTAL	175 000	499 000	27 500	21 000	722 500

S'il s'avère qu'une dénivellation de franchissement de voies ferrées est nécessaire à Bassens, l'étude de la dénivellation nécessitera un complément de 50 000 € euros HT courants.

6.2 Plan de financement

Les co-contractants s'engagent à financer les études conduites par SNCF Gares & Connexions, selon la clé de répartition suivante :

	4 gares du RER Métropolitain		Saint-Denis-de-Pile		TOTAL
	Montant	%	Montant	%	
Région Nouvelle Aquitaine	195 334	33,34%	68 250	50%	263 584
Bordeaux Métropole	195 333	33,33%			195 333
Etat	195 333	33,33%	68 250	50%	263 583
TOTAL	586 000	100,00%	136 500	100%	722 500

Le cas échéant, cette convention fera l'objet d'un avenant afin d'intégrer le financement du Département de la Gironde, en tant que partenaire du projet de RER Métropolitain, une fois que les principes de participation du Département auront été précisés.

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures du projet.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

SNCF Gares & Connexions procède auprès des cocontractants, selon la clé de répartition définie dans l'article 6.2, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- 1^{er} appel de fonds de 30 % à la signature de la convention,
- Des acomptes trimestriels établis en fonction de l'avancement de l'étude,
- Chaque appel de fonds sera accompagné d'un certificat d'avancement
- Le montant cumulé des appels de fonds est plafonné à un montant de 95%

- Le solde de la subvention ne peut être versé au bénéficiaire que sur production des pièces justificatives suivantes :
 - o Décompte général des dépenses réalisées daté et signé
 - o Présentation de l'étude au comité de pilotage défini dans l'article 5

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

Domiciliation

Les domiciliations des partenaires pour la gestion des flux financiers sont :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone et/ou adresse mail
Etat	DREAL NA Cité Administrative B55 2, rue Jules Ferry 33090 BORDEAUX cedex	SDIT / DMIF	XX XX XX XX XX
Région Nouvelle Aquitaine	Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de voyageurs	XX XX XX XX XX
Bordeaux Métropole	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction Générale Finances et Commande Publique Esplanade Charles de Gaulle 33 045 Bordeaux Cedex	Département Exécution budgétaire	XX XX XX XX XX

7.2 Gestion des écarts

Dans l'hypothèse d'un coût total d'étude inférieur à l'estimation de financement, la part de chaque cofinanceur est réajustée au prorata de sa participation.

Tout dépassement de coût devra faire l'objet d'une analyse qui établira son origine, et à l'issue de laquelle les partenaires choisiront d'ajuster le programme d'étude afin de compenser le surcoût constaté ou de mobiliser un financement complémentaire. Ces éventuelles modifications donneront alors lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

En cas de non-respect par l'un des Partenaires des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par tout Partenaire à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon de l'opération ou de résiliation de la convention, un relevé final des dépenses acquittées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la présente convention sera établi.

SNCF Gares & Connexions procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

ARTICLE 9. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de la signature de ladite convention par le dernier des partenaires.

La convention prend fin à l'achèvement du projet objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 10. PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété de SNCF Gares & Connexions.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués **aux cosignataires de la présente convention et collectivités locales** strictement concernées par la présente opération. Toute autre diffusion de quelque nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Gares & Connexions.

Chaque Partenaire prend avis des autres Partenaires sur les actions de communication qu'il envisage en lien avec l'objet de la présente convention. Un Partenaire peut s'opposer à une action de communication qui s'avérerait contraire à ses intérêts.

ARTICLE 11. LITIGES

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont de la compétence du Tribunal Administratif de Bordeaux.

ARTICLE 12. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,

XXX XXX, XXX
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX cedex
Tél : XX XX XX XX XX
E-mail : XXXX.XXXX@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole,

XXX XXX, XXXX
Direction générale adjointe des Transports
Esplanade Charles de Gaulle
33 045 BORDEAUX cedex
Tel : XX XX XX XX XX
E-mail : X.XXX@bordeaux-metropole.fr

Pour l'Etat,

DREAL NA / SDIT / DMIF
Cité Administrative B55
2, rue Jules Ferry

33090 BORDEAUX cedex
Tél : XX XX XX XX XX
XXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr
XXXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr
Sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour SNCF GARES & CONNEXIONS,
XXX XXX – Pôle Gestion Finance
Direction régionale des gares de Nouvelle Aquitaine
Gare de Bordeaux St-Jean
Parvis Louis Armand – pavillon central
33080 Bordeaux cedex Tél : XX XX XX XX XX
E-mail : XXX.XXX@sncf.fr

A Bordeaux, le

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,

Stéphane LAMBERT

Alain ROUSSET

Pour Bordeaux Métropole,

Pour l'Etat,

Alain ANZIANI

Fabienne BUCCIO

ANNEXE 1 – PLANNING

