



Convention

Relative au financement de l'étude d'exploitation et des investigations pour l'amélioration capacitaire entre Bordeaux (Bifurcation de la Médoquine) et La Pointe de Grave.

(ligne de Bordeaux à La Pointe de Grave – n°584 000 / 586 000)
RER Métropolitain

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES,

La Région Nouvelle Aquitaine, représentée par Monsieur Alain ROUSSET, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la décision n° XXXXX,

Ci-après désigné « **la Région** »

Le Département de la Gironde, représenté par Monsieur Jean-Luc GLEYZE, Président du Conseil Départemental, agissant en vertu de la décision n° XXXXX,

Ci-après désigné « **le Département** »

Bordeaux Métropole, représentée par Monsieur Alain ANZIANI, Président du Conseil Métropolitain, agissant en vertu de la décision n° XXXXX,

Ci-après désigné « **la Métropole** »

Et,

SNCF Réseau, **Société anonyme au capital de 621 773 700 euros**, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Jean Luc GARY, Directeur Territorial Nouvelle Aquitaine**, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU, le Département, la Métropole et La Région étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- La convention relative au financement de l'étude d'exploitation en vue d'améliorer la robustesse de la ligne du Médoc signée le 24 décembre 2019
- La Feuille de route révisée pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain - Extension à l'échelle départementale
- La délibération du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine n° du

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....	6
2.1	PERIMETRE DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS	6
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS	7
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS.....	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS	7
5.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	7
5.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	8
ARTICLE 6.	APPELS DE FONDS.....	9
6.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	9
6.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	10
6.3	IDENTIFICATION	10
6.4	DELAIS DE CADUCITE	11
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	11
ARTICLE 8.	MODIFICATION.....	11
ARTICLE 9.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	11
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Les TER qui effectuent la liaison entre Bordeaux et La Pointe de Grave empruntent successivement trois lignes, à savoir :

- La ligne 655 000 (de Bordeaux à Hendaye), depuis la Gare de Bordeaux jusqu'à la Bifurcation de La Médoquine (PK 3+950). Cette ligne est à double voie, appartient au réseau structurant et est exploitée avec un Block Automatique Lumineux (BAL), qui est un système capacitair.
- La ligne 586 000 (Voie de ceinture autour de Bordeaux), depuis la Bifurcation de la Médoquine (PK 3+950) jusqu'à la bifurcation de Beyreman (située au PK 14+736 à Bruges). Cette ligne est à double voie, a un rôle de desserte fine du Territoire (LDFT), et est également exploitée en BAL.
- La ligne 584 000 (directement embranchée à la ligne 586 000) depuis la bifurcation de Beyreman, jusqu'au terminus de la Pointe de Grave. Cette ligne est à voie unique, a une longueur totale de 98,423 km, a un rôle de desserte fine du Territoire (LDFT) et est exploitée en block automatique à permissivité restreinte (BAPR) jusqu'à Blanquefort, en Block manuel de Blanquefort au Verdon et en navette entre le Verdon et la Pointe de Grave.

L'ensemble composé par ces sections de lignes est couramment nommé « ligne du Médoc ». La longueur totale entre la bifurcation de la Médoquine et le heurtoir de la Pointe de Grave, est de 109,211km

Le block manuel de voie unique (BMVU) du tronçon de ligne entre Blanquefort et Le Verdon, est un système vieillissant qui offre peu de perspectives de développement alors que ligne du Médoc est entièrement incluse dans le périmètre de la feuille de route du RER M adopté par Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine et qu'il y a un souhait de renforcer l'offre de transport au nord de la ligne.

L'étude d'exploitation menée au 1^{er} trimestre 2019 dans le cadre de l'ouverture de la halte de Talence Médoquine (prévue en 2025) a fait apparaître le manque de robustesse de la ligne du Médoc vis-à-vis des retards, et tout particulièrement sur le tronçon à voie unique à partir de Blanquefort, où l'espacement des trains est assuré manuellement. Cette fragilité, déjà existante, s'avère plus conséquente avec la création de la halte de Talence-Médoquine (en plus de la halte du Bouscat qui ouvrira en 2023).

Une étude de robustesse a été menée en 2020 avec pour objectif de définir et proposer les aménagements à réaliser pour que la ligne retrouve des capacités de résilience vis-à-vis des retards (il s'agit d'éviter que le retard d'un train ne se répercute sur les suivants). Ses conclusions étaient qu'il fallait remplacer le block manuel de voie unique par un block automatique au moins jusqu'à Pauillac. Et qu'il fallait aménager un point de croisement supplémentaire en voie unique, en gare de Moulis-Listrac

La présente convention a pour objet la réalisation de l'étude d'exploitation et des investigations en vue des études préliminaires d'amélioration de la capacité sur la ligne du Médoc, qui vise à définir le programme fonctionnel et performanciel de la ligne, et les solutions d'aménagements d'infrastructures correspondantes.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude d'exploitation et des investigations à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

2.1 Périmètre de l'étude d'exploitation et des investigations

L'étude d'exploitation et les investigations concernent la réalisation de la modernisation de la signalisation de la ligne reliant Bordeaux (Bif de Médoquine) et La Pointe de Grave. Elle vise à permettre un gain de robustesse et une augmentation de trafic par la mise en œuvre d'un système de contrôle/commande moderne accompagné du système de block automatique et également des aménagements capacitaires.

Le détail du programme de l'opération est joint en **Annexe 2**.

Elles portent sur le périmètre des infrastructures ferroviaires.

2.2 Objectif de l'étude d'exploitation et des investigations

L'étude d'exploitation a pour objectif de définir la consistance du programme fonctionnel de l'opération, sur la base de l'expression de service transmise par les partenaires.

Les investigations ont pour objectif d'acquérir des données d'entrée utiles à la suite de l'opération, en lien avec le programme fonctionnel défini par l'étude d'exploitation.

2.3 Contenu de l'étude d'exploitation et des investigations

Sur la base de l'expression de service transmise par les partenaires en amont du lancement de l'étude, l'étude d'exploitation comprend notamment :

- *Définition d'une grille 2h et 24h à partir de Bordeaux St Jean (avec vérification des attaches à BSJ et l'insertion du sillon sur la 655 000 et les entrées/sorties sur voies A, B et C) ou alternativement Pessac*
- *Définition des aménagements d'infrastructure à réaliser (n'inclut pas les chiffrages) entre Bif de la Médoquine et Le Verdon – points de croisement supplémentaires, modification du block manuel, commande du futur block automatique, etc. Point de croisement à créer à Moulis-Listrac, comme déjà identifié dans les précédentes études.*
- *Définition des mesures d'exploitation à prendre en compte entre Bordeaux et La bif de la Médoquine (en prenant en compte le projet, ITE croix d'Hins notamment), identification de conflits potentiels notamment.*

Conditions particulières Etude d'exploitation et Investigations de l'Amélioration Capacitaire de la ligne de Bordeaux à la Pointe de Grave - Page 6 / 12

- Définition des roulements avec MR Trains AGC BEMU sur la base des caractéristiques techniques connues du futur MR à la fin 2022, puis Etude de robustesse. A défaut, nous partirons sur la base des roulements existants,
- L'horizon de temps à considérer est la cible 2030 du nœud de Bordeaux depuis la sortie de la gare de Bordeaux
- Une étude exploratoire qualitative sur une augmentation de la fréquence au-delà de la demi-heure (15 mn ou 20 mn) entre la Bif de la médoquine / Pessac / Bordeaux – Macau : définition des zones potentielles de tension et les potentielles fausses manœuvres définies dans le scénario décrit ci-dessus

Les investigations comprennent notamment :

- La rédaction des cahiers des charges pour la réalisation de la topo/sondages en fonction des résultats de l'étude d'exploitation.
- Consultations, réservation ressources et capacités
- Coordination des investigations : TOPO, PANDA, Sondages Géotechniques

Le périmètre précis des investigations dépend du résultat de l'étude d'exploitation. Dans un objectif d'anticipation, 4 familles de sondages/Investigations ont été préemptées, à savoir :

- Prépiquetage réseau
- Sondages Voies et quais
- Sondages bâtiment/passerelles
- Topo complémentaire terrain

Le programme précis des investigations sera établi suite à l'étude d'exploitation, et présenté en Comité Technique pour justification avant lancement des marchés de Sondages/Investigations.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude d'exploitation et des investigations est de 14 mois à compter de l'ordre de lancement des présentes études par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes de l'étude d'exploitation et des investigations est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS

En complément de l'article 5 des Conditions générales, un comité technique et financier constitué des Parties se réunira, en tant que de besoin, au cours de l'étude pour en assurer le suivi.

Un comité de pilotage, constitué des membres du comité technique élargi aux élus concernés, se réunira aussi bien pour le lancement, qu'au cours de l'étude pour jauger de l'avancement de l'opération ainsi que des conclusions.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'ETUDE D'EXPLOITATION ET DES INVESTIGATIONS

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'étude d'exploitation et des investigations aux conditions économiques de référence

Conditions particulières Etude d'exploitation et Investigations de l'Amélioration Capacitaire de la ligne de Bordeaux à la Pointe de Grave - Page 7 / 12

L'estimation du coût de l'étude d'exploitation et des investigations, objet de la présente convention, est fixée à **714 000 € HT** aux conditions économiques de **septembre 2022**.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **765 000 € courants HT**, dont une somme estimée à **32 947 Euros courants HT** correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice ING pour le coût des études),
- d'un taux d'indexation de l'indice ING de 6 % en 2022, de 4,5 % en 2023, puis 2 % par an à partir de 2024.

Le besoin de financement estimé comprend une provision pour risques de 38 732 Euros courants, couvrant des incertitudes sur le périmètre et les prix des investigations, dépendants notamment de la première phase d'étude d'exploitation. La mobilisation de cette somme estimée pour couvrir des dépenses au titre de l'opération cofinancée devra faire l'objet d'une présentation et validation préalables auprès des cofinanceurs, en comité technique ou comité de pilotage, justifiant la survenue du risque que la provision doit couvrir. En cas de non survenue du risque, la provision sera déduite du solde de la subvention.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'étude d'exploitation et des investigations objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Etude d'exploitation et Investigations	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Bordeaux Métropole	33,33 %	255 000,00
Département de la Gironde	33,33 %	255 000,00
Région Nouvelle Aquitaine	33,33 %	255 000,00
SNCF RÉSEAU	0,00%	0,00
TOTAL	100,00 %	765 000,00

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'études 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 de l'opération.

Le besoin de financement intègre les éventuelles dépenses relatives à l'étude d'exploitation et aux investigations engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Conditions particulières Etude d'exploitation et Investigations de l'Amélioration Capacitaire de la ligne de Bordeaux à la Pointe de Grave - Page 8 / 12

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

6.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Bordeaux Métropole	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction générale finances et commande publique Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex	DAAF DG Mobilités Service Exécution budgétaire	XX XX XX XX XX https://chorus-pro-gouv.fr
Département de la Gironde	Hôtel de Département Esplanade Charles de Gaulle 33074 Bordeaux Cedex	Direction des Infrastructures	x.xxxxxxxxxx@gironde.fr
Région Nouvelle Aquitaine	Hôtel de Région - 14 rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex	Direction des Transports Ferroviaires Voyageurs	XX XX XX XX XX xxx.xxxx@nouvelle-aquitaine.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Bordeaux Métropole	XXX XXX XXX XXXXX	XXXX XXX XXX XXX
Département Gironde	XXX XXX XXX XXXXX	XXXX XXX XXX XXX
Région Nouvelle Aquitaine	XXX XXX XXX XXXXX	XXXX XXX XXX XXX
SNCF Réseau	XXX XXX XXX XXXXX	XXXX XXX XXX XXX

6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de **6** mois à compter de *la signature de la présente convention*, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Dans un délai de **12** mois à compter de la présentation des résultats de l'étude d'exploitation, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Conformément à l'article 7.1 Dispositions générales, des Conditions générales en cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'Annexe 2, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 4 Modalités de suivi de la présente convention. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

L'ensemble des dispositions de l'article 7 Gestion des écarts des Conditions Générales s'appliquent également.

ARTICLE 8. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant.

ARTICLE 9. 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 fax ou courrier électronique à :

Pour Bordeaux Métropole
Direction générale Mobilités
Direction de la Multimodalité
Esplanade Charles-de-Gaulle
33 045 Bordeaux cedex
Tél : XX XX XX XX XX
x.xxxxxx@bordeaux-metropole.fr
x.xxxxxxx@bordeaux-metropole.fr

Pour le Département

Conditions particulières Etude d'exploitation et Investigations de l'Amélioration Capacitaire de la ligne de Bordeaux à la Pointe de Grave - Page 11 / 12

DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE
1 ESPLANADE CHARLES DE GAULLE
CS 71223
33 074 BORDEAUX CEDEX
x.xxxxxx@gironde.fr
x.xxxxxx@gironde.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine
Hôtel de Région
14, rue François de Sourdis
33 077 Bordeaux cedex
Tél : XX XX XX XX XX
E-mail : x.xxxxxxx@nouvelle-aquitaine.fr

Pour SNCF Réseau
XXXXX XXXXX–Pôle Contrôle Financier Territorial
Immeuble Le Spinnaker
17 rue Cabanac – CS 61926
33081 Bordeaux cedex
Tél : XX XX XX XX XX
E-mail : x.xxxxx@reseau.sncf.fr

Fait, en 4 exemplaires originaux,

A Bordeaux, le/...../ 2023
Pour le Président de la Région
Nouvelle-Aquitaine et par délégation,

A Bordeaux, le/..... / 2023
Pour SNCF Réseau

Luc FEDERMAN
Directeur Général Adjoint
Du Pôle Transports, Infrastructures,
Mobilités et Cadre de vie

Jean Luc GARY
Directeur territorial Nouvelle Aquitaine

A Bordeaux, le/...../ 2023
Pour Bordeaux Métropole

A Bordeaux, le/...../ 2023
Pour le Département de la Gironde

Alain Anziani
Président de Bordeaux Métropole

Jean-Luc GLEYZE,
Président du Conseil Départemental