



CONVENTION

**Relative au financement des études
de conception (APO et AVP)
du projet d'adaptation des quais des gares de
Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice Izon et Vayres**

***RER Métropolitain
Volet Gares***

Entre

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique, chargé des Transports), représenté par Monsieur Etienne GUYOT, Préfet 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** »

Le Département de Gironde, représenté par Monsieur Jean-Luc GLEYZE, le Président du Conseil Général de la Gironde, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle 33074 Bordeaux cedex, agissant en vertu de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Général n° XXXX en date du XX/XX/XXXX ;

Ci-après désignée « **le Département de la Gironde** »

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 213.710.030 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 Florent KUNC;

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

L'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde, Bordeaux Métropole et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés les « Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

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
- La convention de financement des études préliminaires du projet d'adaptation des quais de Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon, Vayres et Saint-Denis de Pile, signée le 27 juillet 2022.

Sommaire

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. OBJET, MAITRISE D’OUVRAGE ET MAITRISE D’ŒUVRE DES ETUDES.....	6
2.1 PERIMETRE DE MAITRISE D’OUVRAGE.....	6
2.2 PERIMETRE DE MAITRISE D’ŒUVRE	6
2.3 OBJET DES ETUDES.....	6
2.3.1 <i>Périmètre</i>	6
2.3.2 <i>Programme fonctionnel</i>	7
2.4 COHERENCE AVEC LES SPECIFICATIONS TECHNIQUES D’INTEROPERABILITE (STI PMR ET STI INF)	8
2.4.2 <i>Procédures d’autorisations administratives</i>	9
2.4.3 <i>Livrables</i>	9
ARTICLE 3. ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI	9
3.1 COMITE DE PILOTAGE	9
3.2 COMITE TECHNIQUE	10
ARTICLE 4. ESTIMATION DES ETUDES	10
ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES	11
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	11
5.2 PRINCIPE DE FINANCEMENT	11
5.3 MODALITES DE VERSEMENT.....	11
5.4 FACTURATION ET RECOUVREMENT	11
5.5 DOMICILIATION	12
5.6 CADUCITE	12
5.7 GESTION DES ECARTS.....	12
ARTICLE 6. CALENDRIER DES ETUDES – PLANNING DIRECTEUR DE L’OPERATION	13
6.1 DATE DE REMISE DES ETUDES	13
6.2 PLANNING CIBLE DE L’OPERATION, SUITE A DONNER A L’OPERATION.....	13
ARTICLE 7. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION.....	14
ARTICLE 8. DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	14
ARTICLE 9. PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION.....	14
ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE	14
ARTICLE 11. LITIGES	15
ARTICLE 12. ENREGISTREMENT.....	15
ARTICLE 13. LISTE DES ANNEXES	15
ARTICLE 14. NOMBRE D’EXEMPLAIRES	15
ARTICLE 15. NOTIFICATIONS - CONTACTS	15

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, puis mars 2023, 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), d'une longueur de 162m, 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.

Ces études préliminaires, réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, ont été présentées aux partenaires lors du Comité Technique du 28 février 2023. Il a été convenu d'engager les études de conception, sur la base d'un programme identique à l'exception de la suppression de la TVP de la gare de Bassens qui fait l'objet d'un projet séparé, financé par SNCF Gares & Connexions en fonds propres.

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. Le financement des études de cette gare fait l'objet d'une convention de financement séparée.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études de conception visées à l'article 2 et réalisées sur le périmètre des gares de Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres.

A cet effet, sont définis ci-après les caractéristiques générales des études à réaliser, ainsi que les obligations respectives des Partenaires relatives au financement de l'opération.

La convention fixe également les modalités qui permettront aux Partenaires de poursuivre le projet jusqu'à sa réalisation après le rendu des études dont le financement fait l'objet de la présente.

ARTICLE 2. OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES

2.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des études dont le financement fait l'objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions, à l'exception des études concernant les travaux connexes, assurée par la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU.

SNCF Gares & Connexions sera le seul interlocuteur du groupe SNCF vis-à-vis des partenaires et financeurs et responsable de la bonne exécution de la présente convention pour le groupe SNCF. SNCF Gares & Connexions est ainsi habilitée à percevoir les subventions afférentes au périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU.

2.2 Périmètre de maîtrise d'oeuvre

La maîtrise d'œuvre générale des études dont le financement fait l'objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions.

2.3 Objet des études

Les études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent la phase d'avant-projet (AVP).

Le maître d'ouvrage a proposé aux partenaires d'engager directement des études d'avant-projet/projet (APO) pour les sites dont les configurations sont les moins complexes : Saint-Loubès et Saint-Sulpice-Izon.

Les études ont pour objet de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération d'adaptation des quais des 5 gares et haltes ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation, y compris les travaux connexes (sous maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU).

2.3.1 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.

2.3.2 Programme fonctionnel

2.3.2.1 **Programme fonctionnel de la gare de Bassens**

- Quai V1 :
 - Allongement du quai de 43m et mise en conformité PMR complète du quai
 - Création d'un second accès voyageurs au sud au bâtiment voyageurs, en connexion avec le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)
- Quai V2 :
 - Allongement du quai de 44m et mise en conformité PMR complète du quai
- Modernisation de l'offre de services de la halte :
 - Abris voyageurs
 - Assises
 - Poubelles
- Modernisation de la signalétique de la gare, y compris signalétique de sécurité
- Implantation de pancartes L

La suppression de la Traversée de Voie Piétonne (TVP) avec pictogramme fait l'objet d'un projet séparé, piloté et financé par SNCF Gares & Connexions. Les programmes des deux projets devront être mis en cohérence fonctionnellement et techniquement, notamment en termes de réalisation.

2.3.2.2 **Programme fonctionnel de la halte de Saint-Loubès**

- Quai V1 :
 - Allongement du quai de 43m et mise en conformité PMR complète du quai
- Quai V2 :
 - Prioritairement : le prolongement de 38m à l'ouest, avec la même hauteur et la même largeur que le quai existant, et l'implantation de bandes d'éveil collées sur la totalité du quai seront étudiés si les investigations complémentaires menées en amont confirment la faisabilité technique et réglementaire du maintien en l'état du quai existant.
 - Si cette faisabilité n'est pas confirmée, le quai sera allongé de 38m à l'ouest et mis en conformité PMR dans sa totalité.
- Quai V4 :
 - Allongement de 20m à l'ouest et rehaussement à 0,55m de la totalité du quai, sans élargissement, sous réserve d'une confirmation de la faisabilité du maintien de la largeur existante
- Modernisation de l'offre de services de la halte :
 - Abris voyageurs
 - Assises
 - Poubelles
- Modernisation de la signalétique de la gare, y compris signalétique de sécurité
- Déploiement du dispositif d'annonces sonores de sécurité (incluant le système CATI)
- Modernisation de l'information voyageurs dynamique (remplacement des AFL par des TFT)
- Implantation de pancartes d'arrêt des trains (pancartes « TT »)

2.3.2.3 **Programme fonctionnel de la halte de Saint-Sulpice**

- Quai V1 :
 - Allongement du quai de 24m vers l'est et mise en conformité PMR complète du quai, incluant l'étude de l'optimisation de l'élargissement ponctuel au niveau du talus
- Quai V2 :
 - Prioritairement : le prolongement de 35m à l'est et de 15m à l'ouest, avec la même hauteur et la même largeur que le quai existant, et l'implantation de bandes d'éveil collées sur la totalité du quai seront étudiés si les investigations complémentaires menées en amont confirment la faisabilité technique et réglementaire du maintien en l'état du quai existant.
 - Si cette faisabilité n'est pas confirmée, le quai sera allongé de 35m à l'est de 15 mètres à l'ouest et mis en conformité PMR dans sa totalité.
- Modernisation de l'offre de services de la halte :

- Abris voyageurs
- Assises
- Poubelles
- Modernisation de la signalétique de la gare, y compris signalétique de sécurité
- Déploiement du dispositif d'annonces sonores de sécurité (incluant le système CATI)
- Modernisation de l'information voyageurs dynamique (remplacement des AFL par des TFT)
- Implantation de pancartes TT

2.3.2.4 Programme fonctionnel de la halte de Vayres

- Quai V1 :
 - Prioritairement : le prolongement de 44 m à l'est (avec la même hauteur que le quai existant et une largeur de 3,2m) et l'élargissement du quai existant (jusqu'à l'obtention d'une largeur disponible de 3,2m) étudiés si les investigations complémentaires menées en amont confirment la faisabilité technique et réglementaire du maintien en l'état du quai existant,
 - Si cette faisabilité n'est pas confirmée, le quai sera allongé de 44m à l'est et mis en conformité PMR dans sa totalité.
- Quai V2 :
 - Prioritairement : le prolongement de 44 m à l'est (avec la même hauteur que le quai existant et une largeur de 3,2m) et l'élargissement du quai existant (jusqu'à l'obtention d'une largeur disponible de 3,2m) étudiés si les investigations complémentaires menées en amont confirment la faisabilité technique et réglementaire du maintien en l'état du quai existant,
 - Si cette faisabilité n'est pas confirmée, le quai sera allongé de 44m à l'est et mis en conformité PMR dans sa totalité.
- Modernisation de l'offre de services de la halte :
 - Abris voyageurs
 - Assises
 - Poubelles
- Modernisation de la signalétique de la gare, y compris signalétique de sécurité
- Déploiement du dispositif d'annonces sonores de sécurité (incluant le système CATI)
- Modernisation de l'information voyageurs dynamique (remplacement des AFL par des TFT)
- Implantation de pancartes TT

2.4 Cohérence avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI PMR et STI INF)

L'allongement d'un quai 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 (interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE, article 2). A ce titre, ce réaménagement nécessite de se mettre en conformité avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité européenne (STI).

Ce réaménagement induit donc la vérification de l'ensemble des caractéristiques du quai existant et la proposition si nécessaire de la mise en conformité :

- La Largeur du quai (il faut 3,2 m au minimum dont une bande de sécurité de 1,60m liée à la vitesse des trains en passage supérieure à 160km/h)
- La hauteur de quai (il faut 0,55 m)
- L'implantation de bandes d'éveil d'urgence
- L'éclairage (il faut un éclairage moyen de 20 lux)
- Les installations de sécurité: aux extrémités (portillons) et la signalétique de sécurité

Le maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions propose néanmoins d'étudier la faisabilité technique et réglementaire des pistes d'optimisation présentées ci-avant en menant des investigations complémentaires pour s'assurer que les ouvrages existants peuvent être conservés et en instruisant une demande de dérogation si nécessaire.

Si les pistes d'optimisation ne sont pas confirmées, les quais concernés devront être mis en conformité PMR dans leur totalité.

2.4.1.1 Tronc commun du programme fonctionnel de l'opération

Afin d'optimiser le coût et le planning de l'opération dans son ensemble, d'en maîtriser l'impact pour les voyageurs, notamment en termes de sécurité, et afin de réduire au maximum les Interruptions Temporaires des Circulations, le maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions souhaite réaliser les travaux en favorisant le recours aux travaux de nuit et en fermant les gares et haltes au public durant la phase de travaux les plus significatifs.

Le maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions proposera un programme de fermetures successives des points d'arrêts visant à limiter au maximum l'impact sur les services, et contribuera à un plan de communication qui sera élaboré à l'attention des usagers.

2.4.2 Procédures d'autorisations administratives

Les opérations à Bassens, Saint-Loubès, Saint-Sulpice-Izon et Vayres s'inscrivent dans la demande d'autorisation auprès de l'Autorité Environnementale pilotée dans le cadre du projet RERM, ligne Arcachon-Libourne.

Les demandes de permis de construire et des autres autorisations administratives ne relevant pas de ce dispositif feront l'objet de dossiers qui sont intégrées aux études de conception.

2.4.3 Livrables

2.4.3.1 Livrables pour chaque site

- Le programme de l'opération
- Les pièces graphiques (plan, coupes) au 1/200^e pour les études de type AVP, au 1/100^e pour les études de type APO
- Une notice descriptive présentant notamment les solutions techniques retenues
- Un estimation du coût prévisionnel du projet et par nature de dépenses et décomposé par maîtrise d'ouvrage (SNCF Gares & Connexions pour les travaux principaux et SNCF RESEAU pour les travaux connexes)
- Un planning détaillé
- Un visuel projeté par site

2.4.3.2 Livrables pour l'opération dans sa totalité

- Le planning global
- Le coût estimé global
- Le programme des fermetures de gare
- La présentation du dispositif d'informations prévu à l'attention des voyageurs et des riverains

ARTICLE 3. ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de Pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires. Il pourra être élargi à d'autres partenaires concernés dont SNCF RESEAU qui assure la maîtrise d'ouvrage des travaux connexes et le pilotage du RER Métropolitain.

Il se réunira pour faire un point sur l'avancement de l'opération et à son achèvement, afin de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

Il se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 15 jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

Le Comité de pilotage se réunira également en tant que de besoin à la survenance de chaque événement pouvant remettre en cause l'équilibre général de la présente convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée à l'opération ou le délai global de réalisation.

Le cas échéant, il se réunira également pour convenir des modalités des conventions de financement ultérieures permettant l'achèvement de l'opération.

3.2 Comité Technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires et élargi aux autres partenaires concernés (dont SNCF RESEAU qui assure la maîtrise d'ouvrage des travaux connexes et le pilotage du RER Métropolitain) se réunira à minima au démarrage et à l'achèvement des études pour faire un point sur l'avancement de l'opération.

Ce Comité Technique se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 15 jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

ARTICLE 4. ESTIMATION DES ETUDES

Les coûts estimatifs correspondants au montant des études décrits à l'article 2.3 de la présente convention sont :

Etudes de conception	TOTAL Coûts Hors Taxes
Investigations complémentaires	200 000
MOE	816 000
MOA / AMO	262 000
Coût total (Hors Taxes- CE 04/2022)	1 278 000

Les coûts estimatifs comprennent les coûts d'études et les coûts de maîtrise d'ouvrage correspondants.

Ces coûts sont évalués aux conditions économiques d'avril 2022. et feront l'objet d'une indexation suivant les indices de référence TP01 (investigations) et ING.

Les projections des indices prises en compte sont les suivantes :

Indice	2023	2024	2025	2026	Au-delà
TP01	+8%	+5,5%	+4,5%	+4,5%	+3%
ING	+6%	+3%	+2,5%	+2,5%	+2%

Le coût en euros courants est estimé à 1 652 000 € HT.

Le détail par site et par nature de dépenses est présenté en Annexe 2.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Assiette de financement

Le coût total des études de conception pour les 4 gares et haltes du RER Métropolitain s'élève à 1 278 000 € HT aux conditions économiques d'avril 2022, soient 1 402 000 € HT courants.

5.2 Principe de financement

Les Partenaires s'engagent à financer les études visées à l'article 2, selon la clé de répartition suivante :

	TOTAL	
	Montant	%
Département de la Gironde	467 333	33,33%
Bordeaux Métropole	467 333	33,33%
Etat	467 334	33,34%
TOTAL	1 402 000	100,00%

5.3 Modalités de versement

SNCF Gares & Connexions procède aux appels de fonds auprès de chaque Partenaires comme suit :

- 20% à l'entrée en vigueur de la présente 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 :
 - Décompte général des dépenses réalisées daté et signé
 - Présentation de l'étude au comité de pilotage défini dans l'article 3.1

Après l'achèvement de l'intégralité des études dont le financement fait l'objet de la présente convention, SNCF Gares & Connexions procèdera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procèdera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

5.4 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

Les Partenaires se libèreront des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	XXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXX

5.5 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	XXXXXXXXXX
Région Nouvelle Aquitaine	Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de voyageurs	XXXXXXXXXX
Département de la Gironde	Hôtel de Département Esplanade Charles de Gaulle 33 074 Bordeaux cedex	Direction des Infrastructures	XXXXXXXXXX
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	XXXXXXXXXX

5.6 Caducité

Si à l'expiration d'un délai de 2 ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions n'a pas transmis au Partenaire une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum, si SNCF Gares & Connexions établit avant l'expiration du délai de 2 ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.7 Gestion des écarts

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5 de la présente convention, ne sont donnés qu'à titre estimatif.

Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, SNCF Gares & Connexions informera les Partenaires, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche sera également conduite dans le cas où SNCF Gares & Connexions devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait de difficultés survenues en cours de réalisation des travaux ou de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Les Partenaires conviendront alors, ensemble et à bref délai, de la réponse à apporter, soit par :

- Modification du niveau des prestations,
- Mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires,
- Evolution du programme et/ou du calendrier de réalisation,
- Abandon du projet (avant démarrage des travaux).

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité de pilotage.

Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans l'hypothèse où les Partenaires ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux mois à compter du constat du risque de dépassement, chaque Partenaire aura la possibilité de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 7 de la présente convention trouveront ici application.

ARTICLE 6. CALENDRIER DES ETUDES – PLANNING DIRECTEUR DE L'OPERATION

6.1 Date de remise des études

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

Les études d'avant-projet de l'adaptation des quais de la gare de Bassens ne pourront être engagées qu'après remise des conclusions de l'analyse critique menée par SNCF RESEAU au premier semestre 2023 et validation d'un scénario d'allongement.

Le planning prévisionnel de chaque étude est présenté en Annexe 1.

6.2 Planning cible de l'opération, suite à donner à l'opération

Le planning cible de l'opération est joint en annexe 3. Ce planning est donné à titre indicatif.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, la date de livraison des ouvrages ou le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra décider l'abandon de l'opération à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure. SNCF Gares & Connexions notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans une telle hypothèse, les dispositions de l'article 7 de la présente convention trouveront ici application.

ARTICLE 7. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

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.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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 autre 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 de SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la présente convention est établi.

Sur cette base, SNCF Gares & Connexions procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

Dans tous les cas, les Partenaires s'engagent à rembourser à SNCF Gares & Connexions sur la base d'un relevé de dépenses finales, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

ARTICLE 8. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des Partenaires.

Elle prend fin après le règlement du solde des financements des parties, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9. 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 Partenaires. Toute autre diffusion de quelque nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE

Les Partenaires garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la Convention à l'exception de celles devant être intégrées dans les délibérations publiques.

Les Partenaires ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès des autres Partenaires.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront pendant un délai de cinq (5) années à compter du terme.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour le Partenaire les informations figurant dans les études dont il est propriétaire ou sur lesquelles il bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 11. LITIGES

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention seront de la compétence du Tribunal Administratif de Bordeaux auquel les Partenaires déclarent attribuer compétence.

ARTICLE 12. ENREGISTREMENT

Les frais de timbres et d'enregistrement sont à la charge de celui des Partenaires qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

ARTICLE 13. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Planning des études

Annexe 2 : Coût estimé des études par site

Annexe 3 : Planning directeur cible de l'opération (donné à titre indicatif)

Annexe 4 : Coût estimé de l'opération (à l'issue des études préliminaires)

ARTICLE 14. NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 5 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

ARTICLE 15. 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 le Département de la Gironde,

XXXXXX XXXXX, Pôle Programmation
Direction des Infrastructures
Esplanade Charles de Gaulle
33 074 BORDEAUX cedex
Tél : XX XX XX XX XX
E-mail : xxxxxxxxx@gironde.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,

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

Pour Bordeaux Métropole,

XXXXXXXXXX, Directeur Adjoint
Direction générale adjointe des Transports
Esplanade Charles de Gaulle
33 045 BORDEAUX cedex
Tel : XX XX XX XX XX
E-mail : xxxxxxx@bordeaux-metropole.fr
xxxxxxxxx@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
xxxxxxxxxx@developpement-durable.gouv.fr
xxxxxxxxxx@developpement-durable.gouv.fr
Sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour SNCF GARES & CONNEXIONS,

XXXXXXXXXX – 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 : xxxxxxxxxx@sncf.fr

A Bordeaux, le

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pour Bordeaux Métropole

Florent KUNC
Directeur Régional

Alain ANZIANI
Président

Pour le Département,

Pour l'Etat

Jean-Luc GLEYZE
Président

Etienne GUYOT
Préfet de Région

Pour la Région

Alain ROUSSET
Président

ANNEXE 1 – PLANNING DES ETUDES DE CONCEPTION OBJET DE LA CONVENTION

	M+1	M+2	M+3	M+4	M+5	M+6	M+7	M+8	M+9	M+10	M+11	M+12
Bassens				Achats				AVP				
Saint-Loubès	Achats			APO								
Saint-Sulpice-Izon	Achats			APO								
Vayres	Achats			AVP								



ANNEXE 2 – COUTS D'ETUDES PAR SITE

en k€ HT Conditions économiques 04/2022	Phase Conception				TOTAL
	Bassens (AVP)	Saint- Loubès (APO)	Saint- Sulpice (APO)	Vayres (AVP)	
Investigations	50	50	50	50	200
MOE	148	229	233	206	816
AMO	25	23	23	34	105
MOA	37	34	35	51	157
TOTAL	260	336	341	341	1 278
TOTAL EN EUROS COURANTS	288	367	373	374	1 402

ANNEXE 3 – PLANNING DIRECTEUR CIBLE DE L'OPERATION

Ce planning prévisionnel est donné à titre indicatif, susceptible d'évoluer en cas de manque de capacité sur le réseau et aux difficultés d'affermissement du projet.

RERM Adaptation des quais	2022				2023				2024				2025				2026				2027
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
CFI EP			EP																		
Saint-Loubès																					
CFi Conception						APO															
CFi REA								DCE	AO	EXE			TRAVAUX	★							
Saint-Sulpice Izon																					
CFi Conception						APO															
CFi REA								DCE	AO	EXE			TRAVAUX	★							
Vayres																					
CFi Conception						AVP															
CFi PRO-REA									PRO-DCE	AO	EXE		TRAVAUX	★							
Bassens																					
CFi EP - Analyse du PRI					PRI																
CFi Conception							AVP														
CFi PRO-REA									PRO-DCE	AO		EXE	TRAVAUX			★					

ANNEXE 4 – COUT ESTIME DE L'OPERATION A L'ISSUE DES ETUDES PRELIMINAIRES

en k€ HT Conditions économiques 04/2022	Coût optimisé (*)				
	Bassens	Saint-Loubès	Saint-Sulpice	Vayres	TOTAL
Travaux principaux	2 406	1 606	1 438	1 495	6 945
Travaux connexes	262	160	186	190	798
Foncier	79				79
TRAVAUX	2 747	1 766	1 624	1 685	7 822
SLG	443	525	742	427	2 137
MATIERE SNCF	260	118	82	66	526
MBP	3 450	2 409	2 448	2 177	10 484
PR	660	450	466	424	2 000
MOE	739	572	582	468	2 361
AMO	82	57	59	53	251
MOA	124	86	88	78	376
TOTAL	5 055	3 574	3 643	3 200	15 472

(*) dont coût d'allongement sans travaux sur les quais existants : 10,5M€ (ce 04 2022)

ANNEXE 5 – ECHEANCIER DES APPELS DE FONDS

	TOTAL	T3 2023 20%	T1 2024 20%	T2 2024 30%	T3 2024 25%	2025 5%
Etat	467 334	93 467	93 467	140 200	116 834	23 367
Bordeaux Métropole	467 333	93 467	93 467	140 200	116 833	23 367
Département de la Gironde	467 333	93 467	93 467	140 200	116 833	23 367
TOTAL	1 402 000	280 400	280 400	420 600	350 500	70 100