



Convention

Relative au financement des études projet et des travaux en gare de Gazinet pour le renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon

PRO REA – Phase 1

RER METROPOLITAIN

(ligne 655 000 de Bordeaux à Lamothe)

Conditions particulières

--	--	--

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ÉTAT (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur **Etienne GUYOT**, préfet de Région Nouvelle-Aquitaine, préfet de Gironde ;

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Alain ROUSSET** agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La REGION** »

BORDEAUX MÉTROPOLE, représentée par son Président, Monsieur **Alain ANZIANI**, dûment habilité à l'effet des présentes par délibération n° en date du

Ci-après désignée « **BORDEAUX MÉTROPOLE°** »

Le DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur **Jean-Luc GLEYZE**, agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désigné « **Le DÉPARTEMENT°** »

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 Monsieur **Jean-Luc GARY**, Directeur Territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

L'ÉTAT, la RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE, BORDEAUX MÉTROPOLE, le DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE et SNCF RÉSEAU 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 n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements 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 contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 23 juillet 2015
- L'avenant n°1 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 9 mars 2017
- L'avenant n°2 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 25 juin 2019
- L'avenant n°4 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 13 janvier 2020
- L'avenant n°8 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 11 mai 2021
- La convention relative au financement des études préparatoires au prochain CPER 2007 – 2013 signée le 15 février 2013, son avenant N°1 signé en date du 30 novembre 2015 et son avenant N°2 signé en date du 24 décembre 2020,
- La convention relative au financement des études d'avant-projet des aménagements des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon signée le 9 décembre 2021
- La délibération du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine n° du
- La délibération de Bordeaux Métropole n° du
- La délibération du Département de la Gironde n° du

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE LA PHASE DES ETUDES PROJET ET DE LA PHASE DE REALISATION (PHASE 1)	7
2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET PHASE 1	7
2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES PROJET PHASE 1 FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	7
2.3 CONTENU DES ETUDES PROJET PHASE 1	8
2.4 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES TRAVAUX PHASE 1 FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	9
2.5 ORGANISATION DE LA MAITRISE D’OUVRAGE.....	9
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	9
ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L’OPERATION	10
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L’OPERATION	10
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	10
5.1.1 Coût estimatif des phases aux conditions économiques de référence	10
5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	11
5.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	11
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS	12
6.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS.....	12
6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	13
6.3 IDENTIFICATION	13
6.4 DELAIS DE CADUCITE	14
ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS	14
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

L'étoile ferroviaire de Bordeaux va connaître un accroissement du nombre de circulations dans les années à venir, tant pour les flux périurbains (RER) que pour les flux inter-villes (missions régionales). Ceci est particulièrement vrai sur l'axe Bordeaux- Hendaye, avec le renforcement de la desserte vers Mont-de-Marsan, Dax, Hendaye et Arcachon.

Sur les flux périurbains, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté en décembre 2018 puis actualisé en mars 2022 une feuille de route pour la création d'un « Réseau Express Régional - RER métropolitain » sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux. Une nouvelle version de feuille de route a par la suite été adoptée par les trois collectivités de la Région, du Département et de la Métropole en mars et avril 2023.

Cette feuille de route a pour objectif d'offrir des solutions de transports en commun efficaces pour tous les habitants des zones urbaines et péri-urbaines de l'agglomération bordelaise, de réduire l'usage de la voiture et de baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

La réouverture et la desserte de la halte de la Médoquine est un premier objectif de la feuille de route. Une modification dans la structuration des services ferroviaires TER est un second objectif, avec une évolution à la fois du nombre de circulations quotidiennes des TER et de leur trame de desserte.

L'expression de besoin pour les trafics liés au RER Métropolitain formulée pour les études préparatoires de la présente opération visait 2 niveaux de service à déployer progressivement :

- une offre cadencée à la demi-heure sur la ligne Libourne – Bordeaux – Arcachon, et une desserte renforcée au 1/4h en hyper pointe dans le sens de la pointe entre Bordeaux et Arcachon ;
- une offre cadencée avec la systématisation à terme de la desserte au quart d'heure tout au long de la journée à destination d'Arcachon.

L'opération a également intégré l'étude de la levée des restrictions de puissance existantes sur la partie Lamothe – Arcachon, par la création de la sous station de Gujan-Mestras et renfort de la caténaire aux abords afin d'améliorer la robustesse de la grille horaire (levée des restrictions de puissance pour les rames RER, avec gain possible d'environ 1 minute sur le temps de parcours entre Arcachon et Biganos).

Une convention de financement relative aux études préparatoires, réalisée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau a été contractualisée entre la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat et SNCF Réseau et signée en date du 15 février 2013. Ces études spécifiques comprenaient notamment la réalisation d'une étude de prédimensionnement des Installations Fixes de Traction Electrique (IFTE) sur la branche Bordeaux – Arcachon.

Ces études ont fait l'objet d'une actualisation en 2021 au travers d'une étude de niveau étude préliminaire financée par l'avenant n°2 à la convention initiale signé le 24 décembre 2020 pour tenir compte des évolutions de dessertes envisagées, notamment le RER Métropolitain. Celle-ci a permis notamment de caractériser la qualité de l'alimentation, le niveau de sollicitation des sous-stations électriques et les échauffements de la caténaire ainsi que de définir un programme d'aménagements permettant de répondre à l'offre de service définie par les partenaires, tant sur les missions régionales que dans la feuille de route du RER Métropolitain.

Les résultats de l'étude préliminaire a permis de définir un programme, un planning et une enveloppe financière pour les aménagements nécessaires sur les installations de traction électrique permettant de répondre aux enjeux de dessertes régionales.

A la suite des études préliminaires, des études de niveau d'avant-projet ont été réalisées, définies dans une convention de financement en date du 9 décembre 2021, avec pour objet d'arrêter le programme de travaux, le planning détaillé ainsi que le coût estimatif de réalisation de cette opération.

Ces études d'avant-projet ont porté sur les éléments de programme suivants :

- la création deux nouvelles sous-stations électriques à Gazinet et Canauley, augmenter la puissance de la sous-station de Lamothe par le remplacement du groupe de traction existant et

- renforcer la caténaire par l'ajout de câbles feeders pour résoudre les problématiques d'échauffement dans plusieurs zones identifiées sur le tronçon Lamothe - Arcachon ;
- la levée de restriction de puissance permise par la création d'une sous-station à Gujan-Mestras et renforcer la caténaire en amont et aval de cette nouvelle installation.

Les résultats de cette étude avant-projet ont été restitués le 3 mai 2023.

Les Parties conviennent qu'un découpage est réalisé pour les études projet et travaux, plus précisément un découpage en deux phases distinctes (phase 1 et phase 2) qui seront réalisées en parallèle de la manière suivante :

- **des études projet et travaux Phase 1** : à réaliser entre 2023 et 2025, sur le faisceau des voies de service de la gare de Gazinet pour libérer l'emprise foncière ferroviaire nécessaire sur le faisceau pair et reconstituer les fonctionnalités ferroviaires sur le faisceau impair. Ces études et travaux sont le préalable aux travaux de phase 2 d'implantation d'une nouvelle sous-station électrique dans cette gare. Ces travaux doivent être impérativement réalisés d'ici 2024 afin de s'inscrire dans un créneau disponible de l'ordonnancement des mises à jour du système MISTRAL qui commande les installations de Gazinet depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) de Bordeaux ; ceci afin de tenir l'objectif d'une mise en service des aménagements de renforcement des IFTE entre Bordeaux et Arcachon en 2027, en accord avec les objectifs de la feuille de route.
- **des études projet et travaux Phase 2** : à réaliser entre 2023 et 2027, qui auront pour objet la complétude du périmètre de l'opération pour le renfort des IFTE entre Bordeaux et Arcachon, dont la convention nécessite d'être contractualisée à l'automne 2023 pour pouvoir respecter le planning d'opération. Il s'agira notamment de créer les sous-stations de Gazinet, Canauley et éventuellement celle de Gujan-Mestras (décision à préciser par les partenaires), renforcer celle de Lamothe, de renforcer les feeders, de créer un poste de mise en parallèle à et d'adapter les installations du central sous-station à Bordeaux.

Par conséquent pour s'inscrire dans le planning global de l'opération, les parties conviennent de contractualiser la présente convention relative aux études de projet et travaux Phase 1 pour les aménagements de remaniement des voies de service en gare de Gazinet, nécessaires aux premiers travaux de renforcement des IFTE entre Bordeaux et Arcachon.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études phase projet (PRO) et des travaux (REA) de la Phase 1, en gare de Gazinet pour le renforcement des Installations Fixes de Traction Electrique entre Bordeaux et Arcachon à réaliser, les délais, 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 DE LA PHASE DES ETUDES PROJET ET DE LA PHASE DE REALISATION (PHASE 1)

2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet phase 1

L'objectif de l'opération consiste principalement à réaliser des travaux phase 1 en gare de Gazinet, pour mettre à disposition l'emprise nécessaire à l'implantation d'une nouvelle sous-station électrique prévue dans le programme de l'opération de renforcement des IFTE entre Bordeaux et Arcachon.

L'implantation de la sous-station en gare de Gazinet est prévue sur une zone actuellement occupée par une voie de service V6 utile à l'activité de maintenance de SNCF Réseau. Les travaux préparatoires intègrent par conséquent la suppression de cette V6 et la reconstitution de ses fonctionnalités sur la voie V5 de la gare de Gazinet, pour maintenir les capacités d'exploitation de la gare pour les activités de maintenance du Réseau Ferré National par SNCF Réseau.

Le poste de signalisation de la gare de Gazinet est télécommandé depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) de Bordeaux qui utilise l'interface Homme Machine (IHM) « Mistral ». Les modifications des installations pour les travaux préparatoires en gare de Gazinet nécessitent de modifier cette IHM. Les contraintes sur la mise à jour logicielle du PCD et le besoin de disposer de l'emprise pour les travaux en 2025 imposent la réalisation de cette mise à jour pour fin 2024.

2.2 Description et périmètre des études projet Phase 1 financées dans le cadre de la présente convention

La voie de service V6 de la gare de Gazinet est utilisée par SNCF Réseau pour assurer ses missions de mainteneur du Réseau Ferré National.

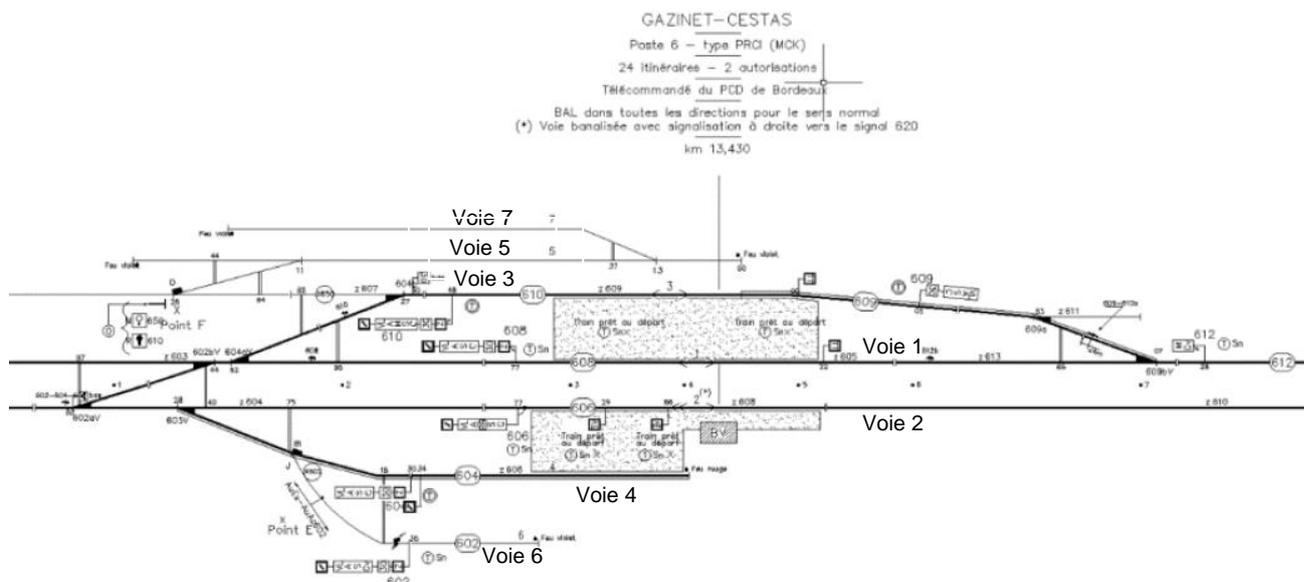


Schéma des installations existantes de la gare de Gazinet

La suppression de la voie V6, nécessite le report de sa fonction sur les voies de service impaires qui sont à modifier.

Les études Projet intègrent par conséquent la dépose de la voie V6 et l'aménagement du faisceau des voies impaires de la gare de Gazinet (en particulier la voie V5) pour en reconstituer la fonctionnalité.

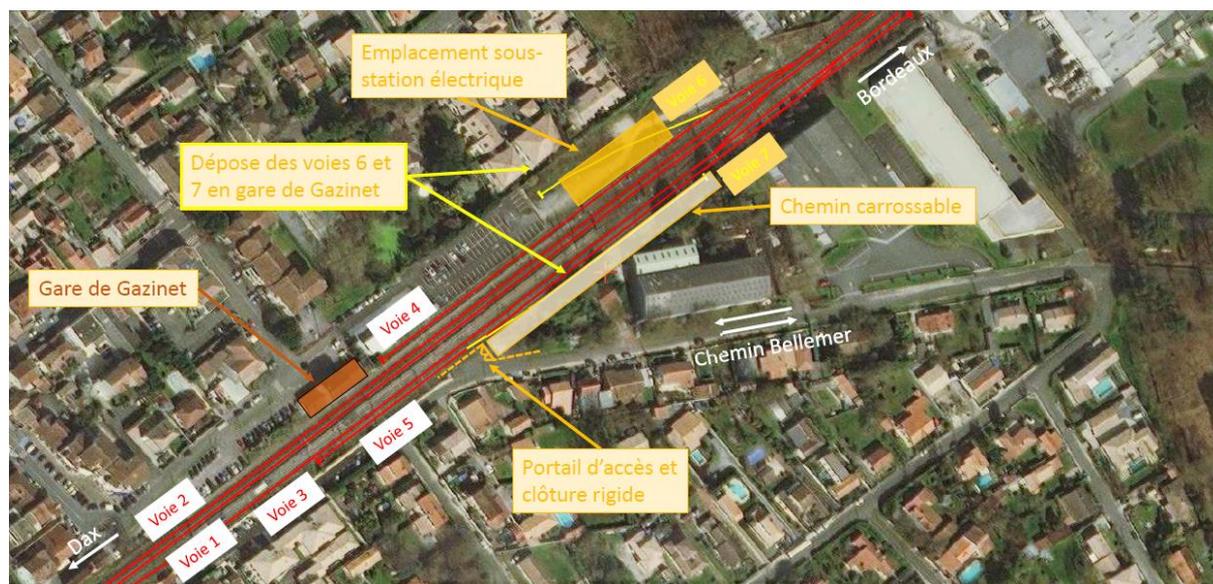


Schéma des installations projetées de la gare de Gazinet

2.3 Contenu des études projet Phase 1

Les études Projet Phase 1 comprennent notamment :

- Le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- la synthèse des études Projet,
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives locales.

Elles se concluent par l'établissement d'un document constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier économique.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives locales.

2.4 Description et périmètre des travaux Phase 1 financées dans le cadre de la présente convention

Le programme des travaux Phase 1, concerne notamment :

- La dépose de la voie V6 de Gazinet, de ses installations de sécurité et de la caténaire ;
- La reconstitution de la fonctionnalité de remisage des rames de la voie V6 sur la voie V5 ;
- La suppression de la voie V7 pour la transformer en piste carrossable le long de la voie V5 ;
- La désélectrification des voies V5 et V7 ;
- La dépose de la caténaire de la voie V3 et la dépose partielle de la voie V3 pour l'accès routier à la voie V5 ;
- La modification des accès aux voies et des pistes en conséquence ;
- La modification de l'IHM du PCD de Bordeaux.

Tel que précisé à l'article 4 de la présente convention, les partenaires conviennent qu'un point d'étape sera réalisé à l'issue de la phase PRO, avant l'engagement des travaux, dans le respect des règles de gouvernance de SNCF RÉSEAU. Ce point d'étape sera l'occasion, le cas échéant, de vérifier et d'actualiser les conditions de réalisation, notamment financières, de calendrier, afin d'autoriser la poursuite de l'opération.

Le cas échéant, un avenant sera contractualisé, afin d'intégrer ces évolutions.

2.5 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études de projet est de **12** mois, à compter de l'ordre de lancement des études de projet par SNCF RÉSEAU.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de **20** mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les études projet et travaux, objets de la présente convention seront suivies dans le cadre de Comités Techniques qui pourront se réunir en tant que besoin afin d'assurer le suivi de l'opération dans le respect du financement, des délais et des spécifications, précisés dans la présente convention.

Un comité de pilotage, constitué des membres du comité technique, se réunira aussi bien pour le lancement, qu'au cours de l'étude PRO et de la phase REA.

Les Parties conviennent qu'un point d'étape se tiendra à l'issue des études PRO et nécessitera la validation des Parties pour poursuivre l'opération objet de la présente convention. A l'achèvement des études de projet (PRO) et avant l'engagement des travaux (REA), SNCF Réseau procède à une évaluation de l'opération et organise au besoin un passage en instance conformément à ses règles internes de gouvernance. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût estimatif des phases aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de la Phase Etudes Projet et travaux Phase 1 est évaluée à 1 777 000€ HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020] et se décompose de la manière suivante :

- L'estimation de la Phase Etudes Projet Phase 1 est évaluée à **173 000 €** HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]. La décomposition du Coût estimatif figure dans le tableau ci-après.

Phase Etudes de Projet Phase 1	Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juin 2020)
Acquisitions foncières	- €
Travaux et autres missions	- €
Frais de maîtrise d'œuvre	173 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	- €
Provision pour risques	- €
Total	173 000 €

- L'estimation du Coût Estimatif de la Phase REA Phase 1 est évaluée à **1 604 000 €** HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**. La décomposition du Coût estimatif figure dans le tableau ci-après.

Phase REA - Phase 1	Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juin 2020)
Acquisitions foncières	- €
Travaux et autres missions	1 028 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	453 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	72 000 €

Provision pour risques	51 000 €
Total	1 604 000 €

Le besoin de financement estimé comprend une provision pour risques de 51 000 Euros constants (CE 06/2020), couvrant des incertitudes sur la réalisation des travaux. 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.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention (PRO REA Phase 1) est évalué à 2 228 000 € courants HT et se décompose de la manière suivante :

- 195 000 € courants HT pour la Phase Projet et 2 033 000 € courants HT pour la Phase REA.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus au moment de l'établissement des estimations (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études), les indices au mois de janvier 2023 étant connus au moment de la constitution de l'estimation pour la présente convention de financement ;
- d'un taux d'indexation du TP01 de 8% en 2023, puis de 5,5% en 2024, de 4,5% en 2025 et 2026, puis 3% par an à compter de 2027 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, puis de 3% en 2024, de 2,5% en 2025 et 2026, puis 2% par an à compter de 2027

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement du Besoin de financement des présentes Phases selon la clé de répartition suivante :

Phase Etudes de Projet – Phase 1	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	33,3334 %	65 000 €
Région Nouvelle-Aquitaine	00,0000 %	0 €
Bordeaux-Métropole	33,3333 %	65 000 €
Département de la Gironde	33,3333 %	65 000 €
TOTAL	100,0000 %	195 000 €

Phase REA – Phase 1	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	33,3334 %	677 668 €
Région Nouvelle-Aquitaine	00,0000 %	0 €
Bordeaux-Métropole	33,3333 %	677 666 €
Département de la Gironde	33,3333 %	677 666 €
TOTAL	100,0000 %	2 033 000 €

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour les études et travaux couverts par la présente convention. Elles n'engagent pas les Parties sur une éventuelle participation financière à des coûts d'études et travaux à réaliser dans des phases ou étapes ultérieures de l'opération, notamment en fonction des négociations liées au futur CPER.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux Phase 1, engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation aux modalités d'appels de fonds mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**, SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement de la phase Projet financé, lesquels appels seront justifiés par un courrier de SNCF Réseau adressés à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Un premier appel de fonds correspondant à 10 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement de la phase travaux financé, lesquels appels seront justifiés par un courrier de SNCF Réseau adressés à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Après le démarrage de chacune des phases (PRO et REA) prévues par le projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études de projet et des travaux seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études de projet et des travaux visés par le représentant de SNCF Réseau et d'un bilan des dépenses déjà engagées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur Public en euros courants définie au Plan de financement.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en euros courants défini au plan de financement.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après la mise en service de la phase 1 du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

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
ETAT	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT - DMIF	Stéphane MORANCAIS 05 56 24 82 54 Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
REGION NOUVELLE AQUITAINE	Monsieur le Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	05 57 57 80 62 Transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
BORDEAUX METROPOLE	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction générale finances et commande publique Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex	Département Exécution budgétaire	05 56 99 22 51 https://chorus-pro-gouv.fr
DEPARTEMENT DE GIRONDE			
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
ETAT	130 010 457 00013	Néant
REGION NOUVELLE AQUITAINE	200 053 759 000 11	FR76 200 053 759
BORDEAUX METROPOLE	243 300 316 00011	FR16 243 300 316
DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	22 33 000 13 000 16	Néant
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

6.4 Délais de caducité

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation de la phase Etudes Projet Phase 1, au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 24 mois minimum à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de 24 mois à compter de la mise en service des installations financées au titre de la présente convention Phase 1, selon le calendrier indiqué en Annexe 2 « Eléments de calendrier » la convention de Financement.

ARTICLE 7. 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 l'ETAT

Stéphane MORANCAIS
Responsable du département Mobilités et Infrastructures Ferroviaires
Service Déplacements et Infrastructures de Transports
DREAL Nouvelle-Aquitaine, site de Bordeaux - Cité administrative
Rue Jules Ferry – Boîte 55 - 33 090 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 56 24 82 54
Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
dominique.guichon@developpement-durable.gouv.fr
sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Laurence PARIES
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 57 57 08 85
Laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole

Direction générale Mobilités - Direction de la Multimodalité
Esplanade Charles-de-Gaulle
33 045 Bordeaux cedex
Tél : 05 56 99 22 51
t.lapierre@bordeaux-metropole.fr
f.limare@gbordeaux-metropole.fr

Pour le Département de la Gironde

Olivier GOUDICHAUD – Chef de Projet
Pôle Programmation – Direction des Infrastructures
Immeuble Gironde – esplanade Charles De Gaulle

Tél : 05.56.99.33.33
o.goudichaud@gironde.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Patrick MERCIER, directeur du pôle contrôle financier territorial
Immeuble le Spinnaker
17 rue Cabanac
CS 61 926
33 081 BORDEAUX Cedex
Tel : 05 24 73 68 51
p.mercier@reseau.sncf.fr

Fait en 5 exemplaires originaux,

A Bordeaux, le

Pour l'ETAT

A Bordeaux, le

Pour la REGION NOUVELLE-AQUITAINE

A Bordeaux, le

Pour BORDEAUX METROPOLE

A Bordeaux, le

Pour le DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

A Bordeaux, le

Pour SNCF RÉSEAU