



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



Convention
Relative au financement des études
d'avant-projet de l'opération de mise en
Block Automatique Lumineux entre
Saint-Mariens et Saint-André-de-Cubzac

RER METROPOLITAIN

Ligne 500 000 de Chartres à Bordeaux

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 de l'étude préliminaire « RER Métropolitain – Mise en place du Block Automatique Lumineux entre St-Mariens et St-André de Cubzac » signée le 15/06/2022.
- 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.....	6
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DES ETUDES AVP	6
2.1	OBJECTIF ET FONCTIONNALITES DU PROJET.....	6
2.2	DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES AVP FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	6
2.3	CONTENU DES ETUDES AVP.....	7
2.4	ORGANISATION DE LA MAITRISE D’OUVRAGE	7
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES AVP	7
ARTICLE 4.	MODALITES DE SUIVI DES ETUDES AVP	7
ARTICLE 5.	FINANCEMENT DES ETUDES	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	9
6.3	IDENTIFICATION	10
6.4	DELAIS DE CADUCITE	10
ARTICLE 7.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	10
ANNEXES		

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

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.

L'amélioration de la desserte périurbaine entre Saint-Mariens et Langon pour le jalon 2028 est un objectif de la feuille de route.

Des études d'exploitation menées en 2020 et 2021 ont confirmé que le déploiement d'une offre RER Métropolitain à la 1/2h compatible avec la desserte à l'heure vers Saintes/La Rochelle et la desserte Intercités Bordeaux - Nantes nécessitent deux types d'aménagements :

1. la création d'un terminus à Saint-Mariens, avec retournement d'une partie des missions RER Métropolitain sur une troisième voie en impasse pour libérer de la capacité sur les voies traversantes ;
2. l'augmentation du débit de la section de ligne au sud de la gare de Saint-Mariens, soit sur la section entre Saint-Mariens et St André de Cubzac.

Le premier aménagement est en cours d'étude préliminaire.

Le second aménagement, a fait l'objet d'une étude préliminaire réalisée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et financée par les partenaires du RER Métropolitain dans une convention de financement signée le 15 juin 2022.

Le programme de l'opération a été défini dans cette étude préliminaire, il consiste au remplacement du système d'exploitation actuel, dit BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte) par une technologie plus capacitaire appelée BAL (Block Automatique Lumineux), semblable à celle déployée sur les autres branches de l'étoile ferroviaire bordelaise.

La modernisation est réalisée sur l'ensemble du linéaire entre Saint-Mariens et Saint André de Cubzac, dans une optique d'homogénéisation des systèmes d'exploitation sur l'ensemble de la ligne. En effet, il n'existe pas la possibilité de panachage de systèmes de block différents sur un faible linéaire car cela pourrait être une source d'erreur voire d'accident. Cette situation serait de plus contraignante lors de la gestion des situations perturbées.

Les résultats des études préliminaires du second aménagement, ont été transmis aux partenaires et restitués le 28 juin 2023. Elles ont permis de définir un programme, un planning prévisionnel confirmant la faisabilité d'une mise en service fin 2028, et une enveloppe financière prévisionnelle de l'ordre de 37 millions d'euros courants permettant de répondre aux enjeux de la feuille de route.

Dans la suite de l'étude préliminaire du second aménagement, les Parties conviennent pour l'opération de mise en Block Automatique Lumineux entre Saint-Mariens et Saint-André-de-Cubzac, que soient réalisées les études avant-projet (AVP) de l'opération, et ainsi de contractualiser la présente convention de financement.

Les Parties conviennent que les études et procédures juridico-administratives telles que l'évaluation environnementale et les dossiers d'autorisation de travaux (dossier IOTA, police de l'eau, ...) seront traitées par ailleurs, au travers de la convention relative aux études environnementales, pilotage des procédures et production des dossiers réglementaires signée le 06 août 2021 par les partenaires, de même l'évaluation socio-économique au travers de la convention relative aux études de trafic et à l'évaluation socio-économique signée le 16 juillet 2021 par les partenaires, et sont donc exclues de la présente convention de financement.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études d'avant-projet pour l'ensemble des aménagements de mise en Block Automatique Lumineux entre Saint-Mariens et Saint-André-de-Cubzac à réaliser, ainsi que 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 DES ETUDES AVP

2.1 Objectif et fonctionnalités du projet

L'opération a notamment pour objectifs fonctionnels :

- Accroître le débit de la ligne,
- Permettre le garage / dégarage des RER à Saint-Mariens tout en garantissant l'offre de services des autres missions traversantes.

L'opération s'inscrit dans le déploiement progressif d'une offre mass transit cadencée à la ½ heure post AFSB, diamétralisée omnibus depuis et vers Saint-Mariens.

L'opération s'inscrit sur la ligne 500 000 à la mise en œuvre de Block Automatique Lumineux (BAL) en lieu et place du Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) dans le périmètre suivant :

- En sortie du poste de la gare de Saint-Mariens dans le sens impair au signal 31 (renommé 573,7)
- En sortie du poste de Saint André de Cubzac dans le sens pair au signal 52 (renommé 590,1)

Le programme de l'opération, qui a été défini en étude préliminaire, comprend notamment :

- Le redécoupage des cantons et donc la dépose et la repose de signaux équipés de modules à diodes, notamment 5 nouveaux signaux sur la voie V1 et 6 nouveaux signaux sur la voie V2
- Le déploiement d'un Block Digital de technologie ARGOS
- La mise en place des installations de commande du Block Digital dans le bâtiment du tri postal de Bordeaux Saint-Jean
- L'implantation de 14 centres d'interfaces sur le linéaire du projet au plus proche des installations du Block Digital, alimentés par des raccordements ENEDIS
- La mise en œuvre de la télésurveillance des installations pour optimiser la maintenance des installations en ligne et de VIGIZONE
- Les travaux connexes tels que la création de traversées sous voies, la suppression de JIC, le remplacement des circuits de voies...

A noter que le programme de l'opération s'assure de la compatibilité des signaux à pouvoir supporter les indications et fonctionnalités requises par une future électrification de la section de ligne, autant en tension 1,5kV qu'en 25kV (Implantation des signaux tenant compte des sectionnements critiques, ...).

2.2 Description et périmètre des études AVP financées dans le cadre de la présente convention

Les études d'avant-projet ont pour objectif de définir la consistance du programme de l'opération, l'estimation de son coût ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

Le Projet est décrit dans le dossier de synthèse des études préliminaires.

2.3 Contenu des études AVP

Les études d'avant-projet comprennent notamment :

- Le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- le chiffrage affiné des investissements et l'ajustement du planning de l'opération jusqu'à la mise en service,
- la poursuite des optimisations du coût d'ouvrage,
- la synthèse des études d'avant-projet,
- le pilotage des procédures administratives locales (Arrêté bruit, voirie, PC)

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

- un dossier de synthèse (détaillant notamment le calendrier d'opérations, les coûts et l'analyse des risques),
- un dossier technique,
- un dossier d'évaluation environnementale,

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

2.4 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 acquiert au nom de l'État.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES AVP

La durée prévisionnelle de réalisation des études avant-projet est de **24** mois à compter de l'ordre de lancement des études AVP par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES AVP

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les études avant-projet, 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 techniques, précisés dans la présente convention.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DES ETUDES

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du Coût Estimatif de la Phase Avant-projet est évaluée à **1 040 000 € HT** aux conditions économiques de janvier 2021 [01/2021]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

La décomposition du Coût estimatif figure dans le tableau ci-après.

Phase AVP	Total du Coût estimatif (en € aux conditions économiques de janvier 2021)
Acquisitions foncières	- €
Investigations	231 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	423 000 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage	256 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	102 000 €
Provision pour risques	28 000 €
Total	1 040 000 €

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **1 247 000 € courants HT**.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- 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

Le besoin de financement estimé comprend une provision pour risques de 28 000 Euros courants, couvrant les risques et incertitudes du projet. La mobilisation de cette somme fera l'objet d'une information sur le suivi et l'état d'engagement de la provision pour risques auprès des partenaires dans les modalités du suivi de l'opération décrites à l'article 4 de la présente convention. En cas de non-survenue d'un risque identifié, la provision correspondante ne sera pas facturée dans le solde de la convention.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement des études objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Phase AVP	Clé de répartition % (4 décimales)	Total Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	33,3334 %	415 668 €
Région Nouvelle-Aquitaine	00,0000 %	0 €
SNCF Réseau	00,0000 %	0 €
Bordeaux-Métropole	33,3333 %	415 666 €
Département de la Gironde	33,3333 %	415 666 €
TOTAL	100,0000 %	1 247 000 €

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 dépenses relatives aux études AVP 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.

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 après notification de la signature de la convention et engagement de la phase du projet financé, lesquels appels seront justifiés par un courrier de SNCF Réseau adressés à l'ensemble des Financeurs Publics.
- Après le démarrage de la phase prévue par le projet financé, des acomptes dus par chacun des Financeurs Publics correspondant à l'avancement des études avant-projet seront calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études avant-projet 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 dix-huit (18) mois après la restitution des études avant-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 XX XX XX XX XX xxxxxxxxxx@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	XX XX XX XX XX xxxxxxxxxx@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	XX XX XX XX XX https://chorus-pro-gouv.fr
Département de Gironde	Hôtel de Département Esplanade Charles de Gaulle 33074 Bordeaux Cedex	Direction des Infrastructures	XX XX XX XX XX
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	XXXXXXXXXXXX
BORDEAUX METROPOLE	243 300 316 00011	XXXXXXXXXXXX
DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	22 33 000 13 000 16	Néant
SNCF Réseau	412 280 737 20375	XXXXXXXXXXXX

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 du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 12 mois 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 18 mois à compter de l'achèvement des études avant-projet au titre duquel la subvention a été accordée.

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 : XX XX XX XX XX

xxxxxxxxxxx@developpement-durable.gouv.fr

xxxxxxxxxxx@developpement-durable.gouv.fr

xxxxxxxxxxx@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

Laurence PARIÉS

Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs

14, rue François de Sourdis

33 077 BORDEAUX Cedex

Tél : XX XX XX XX XX

xxxxxxxxxxx@nouvelle-aquitaine.fr

xxxxxxxxxxx@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole

Direction générale Mobilités - Direction de la Multimodalité

Esplanade Charles-de-Gaulle

33 045 Bordeaux cedex

Tél : XX XX XX XX XX

xxxxxxxxxxx@bordeaux-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 : XX XX XX XX XX

xxxxxxxxxxx@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 : XX XX XX XX XX

xxxxxxxxxxx@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