



CONVENTION

**relative au financement des études
d'avant-projet
du projet de modernisation
du Pôle d'Échanges Multimodal
de Bordeaux Saint-Jean**

Entre :

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 »

La Ville de Bordeaux, située Place Pey-Berland 33045 Bordeaux Cedex, représentée par M. Pierre HURMIC, Maire, agissant aux présentes en vertu de la délibération n° D2023-xx ;
Désignée ci-après par la Ville,

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030,00 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 Stéphane LERENDU, Directeur des Grands Projets

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

Bordeaux Métropole, représentée par Madame Christine BOST, Présidente dûment habilitée à l'effet des présentes par la délibération n°XXXX en date du XX/XX/XXXX ;

Ci-après désignée « Bordeaux Métropole » ou « Maître d'Ouvrage »

La Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux 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,
- La délibération n° 2020.2291.SP du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine du 17 décembre 2020 adoptant la modification du règlement d'intervention régional sur l'aménagement et l'équipement des points d'arrêts de transports collectifs régionaux,
- 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 5e de l'article L.2111-8 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des transports,
- La Convention de financement pour une étude préliminaire sur la faisabilité d'adaptation du Pôle d'Echanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean, signée le 9 mars 2020 et son avenant signé le 23/10/2023,
- Le Grant Agreement n°22-FR-TG-MODERN MULT HUB BSJ/101122769, signé entre SNCF Gares & Connexions et l'Union Européenne, le 9 octobre 2023,

PRÉAMBULE -

L'évolution des modes de transports en commun de la métropole bordelaise et notamment la mise en service de la ligne C du tram ont conduit à la création d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Bordeaux Saint-Jean, inauguré par les partenaires (CUB, Communauté Urbaine de Bordeaux devenue depuis Bordeaux Métropole, SNCF, Conseil Régional Aquitaine, Département de la Gironde, FEDER) le 30 septembre 2011. Il a consisté à :

- réaménager les parvis Charles Domercq et Louis Armand, créer une halte intermodale et un bâtiment de régulation sous maîtrise d'ouvrage Bordeaux Métropole ,
- créer une galerie longitudinale, une zone de circulations verticales, un espace intermodal et déployer de l'information intermodale sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Depuis, la gare a été restructurée à l'occasion de la mise en service de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique en 2017, avec la création d'un nouveau bâtiment côté Belcier. Le bâtiment, constitué du Hall 3, d'un parking automobile et d'un parking vélos, connecte la gare au quartier Belcier Euratlantique et constitue une première réponse à la hausse de fréquentation constatée. En outre, le parking P2 a aussi été créé, et les quais de la gare ont fait l'objet de travaux d'aménagement (accessibilité PMR, abris, souterrains).

Le pôle d'échanges multimodal de Bordeaux Saint-Jean doit désormais faire face à de nouvelles perspectives d'évolution :

- une hausse continue de la fréquentation du pôle qui pose des difficultés en termes de capacité et de sécurité dans la gestion des flux, notamment côté Domercq, avec un enjeu d'apaisement des circulations aux abords de la gare ;
- des projets urbains adjacents (coulée verte / Amédée St Germain, Canopia mais aussi Pont de la Palombe) qui vont se connecter au pôle d'échanges, ainsi que le développement continu du projet Euratlantique (logements, bureaux et activités) ;
- des transports urbains et interurbains en fort développement (création et/ou renforcement des lignes de bus métropolitains et de cars régionaux, arrivée de nouvelles lignes de cars express reliant la métropole aux territoires girondins, évolution de la desserte tramway...) et forte mutation de l'accessibilité à la gare (nouveaux modes voiture covoiturage, autopartage, stationnement, développement des mobilités actives, vélos, cars longue distance) ;
- des manifestations d'intérêt pour des nouvelles dessertes ferroviaires avec notamment Thalys, Transmanche, Ouigo, mais aussi le développement du RER (Réseau express régional) métropolitain et potentiellement l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires ;
- des exigences renforcées en termes de sûreté sur le périmètre du pôle d'échanges ;
- des besoins nouveaux en termes de services à l'utilisateur (Espace Modalis, accueil TER/KUST (Kiosque Universel de Services TER), office de tourisme...)
- des besoins nouveaux pour l'exploitation quotidienne du pôle d'échanges et pour son fonctionnement en matière de logistique (environnement, déchets et approvisionnement).

De plus, la forte hausse de la fréquentation constatée en gare de Bordeaux Saint-Jean (+21%, soit la troisième plus forte hausse de France entre 2019 et 2022) renforce l'enjeu d'adaptation du pôle d'échanges en termes de capacité et de gestion des flux de voyageurs. En 2022, la fréquentation du pôle gare est de 26,4 millions d'utilisateurs dont 21,4 millions de voyageurs.

Compte tenu de ces éléments, les partenaires ont convenu de réaliser une étude de faisabilité pour l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean dont les conclusions ont été validées le 12 décembre 2022 en Comité de Pilotage, avec l'adoption d'un schéma directeur d'aménagement. Les partenaires ont également confirmé la poursuite du projet avec l'engagement de la phase d'avant-projet (AVP) incluant les procédures réglementaires, et

autorisé SNCF Gares & Connexions à déposer, auprès de l'Union Européenne, un dossier de demande de subventions au titre de l'appel « CEF 2 Transport – Projects related to sustainable and multimodal mobility – General envelope (CEF-T-2022-SUSTMOBGEN) » du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

La demande de subvention, appuyée par les courriers signés de tous les partenaires, a été acceptée le 22 juin 2023 par l'Union Européenne et fait l'objet d'une convention avec cette dernière (Grant Agreement).

Ceci exposé,

Il a été convenu ce qui suit

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacun des partenaires en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études d'avant-projet et des procédures réglementaires correspondantes sur le périmètre du pôle d'échanges multimodal de la gare de Bordeaux Saint-Jean, décrites dans l'article 2.

Elle a pour objet :

- de préciser le périmètre d'étude ainsi que les objectifs attendus par l'ensemble des Partenaires ;
- de définir le déroulé des différentes phases de l'étude avant-projet et des procédures réglementaires ;
- d'organiser les modalités de pilotage et de suivi de projet ;
- de prévoir le calendrier et les rendus attendus lors des différentes phases d'étude ;
- de fixer les dispositions de financement par les Partenaires.

ARTICLE 2 – PROGRAMME ET MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES

2.1 Programme des aménagements

Sur la base de l'évolution prévisionnelle des flux de voyageurs, le programme des aménagements issu de l'étude de faisabilité répond à deux ambitions :

- Améliorer les conditions d'accès tous modes au pôle et l'intermodalité :
 - en permettant la création d'un axe fort de continuité douce entre le quartier Amédée Saint-Germain et la Garonne ;
 - en confortant les espaces dédiés aux piétons sur les parvis et dans la gare, en prenant en compte la sécurité ;
 - en rééquilibrant la desserte des bus et cars et de l'offre d'intermodalité entre le côté Saint-Jean et le côté Belcier ;
 - en renforçant l'offre de stationnement cycles et en prolongeant les continuités cyclables ;
 - en prenant en compte les espaces liés aux nouvelles mobilités et les programmes liés au fonctionnement de l'intermodalité.
- Transformer l'usage et l'image du pôle :
 - en améliorant la perception du pôle gare sur les deux rives St Jean et Belcier via une cohérence des aménagements ;
 - en valorisant les squares existants au profit des riverains et des usagers du pôle ;
 - en offrant de nouveaux usages et des espaces paysagers confortables sur les parvis ;
 - en étudiant les potentiels de végétalisation des surfaces verticales et horizontales, et de désimperméabilisation des sols.

2.2 Programme des études et procédures réglementaires

Les études d'avant-projet et les procédures réglementaires, dont le financement fait l'objet de la présente convention, ont pour objet d'approfondir techniquement l'opération de modernisation du Pôle d'Échanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean et de mener à bien les études spécifiques et les procédures réglementaires préparatoires aux autorisations d'engager les travaux.

Les études avant-projet visent à préciser le schéma d'aménagement et le calendrier prévisionnel validés par les partenaires à l'issue des études préliminaires, à définir la maîtrise d'ouvrage et l'estimation des coûts pour chacune des interventions ultérieures.

Plus précisément, elles sont constituées des prestations suivantes :

- Une étude de flux de voyageurs à long terme sur le périmètre complet du pôle gare qui permettra d'identifier les problématiques éventuelles en termes de gestion de flux (y compris les parcours PMR) et de proposer des solutions adaptées et phasées,
- Une concertation publique préalable à engager auprès des voyageurs et des riverains au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme. La synthèse de cette concertation contribuera à la finalisation du programme fonctionnel de l'opération,
- Un diagnostic environnemental, qui permettra d'appréhender en détail le contexte physique et réglementaire du projet (milieu physique, milieu naturel, contexte urbain, contexte patrimonial, risques majeurs, nuisances et pollutions, analyse des enjeux environnementaux et de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme), de constituer et de déposer un dossier de demande d'examen au cas par cas, au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement,
- Les levés topographiques, diagnostics structure, relevés des réseaux et sondages permettant de mieux connaître le périmètre physique de l'opération,
- Le programme fonctionnel de l'opération,
- Les études d'avant-projet qui intégreront notamment :
 - les plans d'aménagement et les coupes des ouvrages à l'échelle du périmètre de l'opération,
 - les schémas de circulation détaillés pour chaque mode de déplacement à l'échelle du périmètre de rabattement,
 - une notice descriptive présentant les principes constructifs, de fondations et de structures retenus pour les ouvrages ainsi que les dispositions et performances techniques à atteindre,
 - la vérification de la conception envisagée pour s'assurer qu'elle apporte des réponses opérationnelles aux enjeux environnementaux (énergie, matière, carbone, climat et biodiversité) et aux attentes nationales en termes de sûreté (en lien avec le plan Vigipirate notamment),
 - une estimation du coût des travaux par phase et par périmètre de maîtrise d'ouvrage
 - l'établissement d'un planning prévisionnel général du projet, intégrant l'enchaînement des phases d'études et de travaux.

2.3 Maîtrise d'ouvrage

Le programme des aménagements établi dans le cadre de l'étude de faisabilité a permis d'identifier deux périmètres de maîtrise d'ouvrage qui relèvent des compétences de Bordeaux Métropole (voiries, espaces publics) et SNCF Gares & Connexions (parvis, gare, squares et foncier appartenant au Groupe Public Ferroviaire). Ces périmètres sont présentés en Annexe 3.

Le coût total prévisionnel des aménagements a été estimé à 16,164 M€ (aux conditions économiques 06/22, hors coût complémentaire d'aménagement des parkings), répartis à 50% sur le périmètre de Bordeaux Métropole et 50% sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions. Les études AVP permettront d'affiner cette estimation et cette répartition.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage constitue l'instance de décision entre les différents Partenaires financeurs. Il est composé des représentants des Partenaires financeurs, qui pourront le cas échéant associer un autre partenaire en tant que de besoin.

Il se réunira au moins une fois par an 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 et notamment à la survenance de chaque évènement 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

Le Comité technique est constitué de techniciens représentant chacun des Partenaires co-financeurs et désignés par les membres du Comité de pilotage, qui pourront décider le cas échéant d'associer un autre partenaire.

Il se réunit en tant que de besoin et préalablement à chaque Comité de pilotage, pour mener un point d'avancement du projet et pour anticiper les éventuels problèmes de tout ordre (technique, juridique, financier, etc...) et les solutions envisageables.

Le Comité technique assiste le Comité de pilotage et, à ce titre, il :

- assure le reporting et prépare les Comités de pilotage ;
- propose les ordres du jour ;
- s'assure de la bonne coordination de l'étude ;
- suit l'état d'avancement global de l'étude et des procédures réglementaires.

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 ÉTUDES

Le coût estimatif des études et procédures réglementaires décrites à l'article 2.2 de la présente convention, à l'exception de l'étude de flux, est de 810 000 € et se décompose selon le détail ci-dessous :

	En euros courants HT
Procédures réglementaires incluant concertation préalable et dépôt d'un dossier d'examen cas par cas (diagnostic environnemental, diagnostic écologique faune et flore, autres études spécifiques, concertation, dossier d'examen cas par cas)	235 000 €
Recueil de l'existant (levé topographique, investigations sur réseaux existants, étude de reconnaissance structurelle, étude géotechnique, étude de pollution)	140 000 €
Mission de maîtrise d'œuvre (étude APS-AVP)	235 000 €
Missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'ouvrage (incluant la communication ne relevant pas de la concertation)	200 000 €
COÛT ESTIMÉ TOTAL PHASE AVP	810 000 €

Ces coûts sont évalués aux conditions économiques à terminaison de la phase AVP, soit avril 2025. En cas d'achèvement de la phase AVP postérieur à cette date, l'actualisation des coûts à compter d'avril 2025 sera appliquée, sur la base de l'évolution des indices ING et TP01.

Le coût de 100 000 € de l'étude flux de voyageurs à long terme, décrite à l'article 2.2 sur le périmètre complet du pôle gare, n'est pas inclus dans ce montant de 810 000 €. Il est intégralement financé par SNCF Gares & Connexions, sans répercussion sur les redevances de gare.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIÈRES

5.1 Répartition du financement

Les Partenaires s'engagent à financer les études et procédures réglementaires visées à l'article 2 dans la limite du montant indiqué à l'article 4, selon la clé de répartition suivante :

	Périmètre SNCF G&C	%	Périmètre Bordeaux Métropole	%	TOTAL	%
Coût AVP en euros courants	405 000	50,00	405 000	50,00	810 000	100,00
Répartition du financement						
Union Européenne	202 500	50,00	202 500	50,00	405 000	50,00
Région Nouvelle Aquitaine	67 500	16,67	67 500	16,67	135 000	16,67
Bordeaux Métropole	94 500	23,33	94 500	23,33	189 000	23,33
Ville de Bordeaux	40 500	10,00	40 500	10,00	81 000	10,00

Cette répartition ne préjuge pas des participations aux études et travaux ultérieurs, qui feront l'objet de nouvelles conventions de financement.

5.2 Modalités de versement

SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole procèdent aux appels de fonds auprès de chaque Partenaire comme suit :

- 20% à l'entrée en vigueur de la présente convention,
- Puis par acomptes en fonction de l'avancement des études et des procédures. Ces demandes d'acomptes seront accompagnées d'un certificat d'avancement des études et des procédures visé par le directeur de projet de SNCF Gares & Connexions. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 80% du montant en euros courants défini au plan de financement.
- Enfin le versement du solde sera conditionné à l'achèvement de l'intégralité des études et la restitution aux financeurs des documents de synthèse, dans leur version définitive.

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

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole procéderont, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde. L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

Périmètre Bordeaux Métropole	1er appel de fonds	%	2ème appel de fonds	%	3ème appel de fonds	%	TOTAL	%
Région Nouvelle Aquitaine	13 500	20,00	40 500	60,00	13 500	20,00	67 500	100,00
Ville de Bordeaux	8 100	20,00	24 300	60,00	8 100	20,00	40 500	100,00

Périmètre SNCF Gares & Connexions	1er appel de fonds	%	2ème appel de fonds	%	3ème appel de fonds	%	TOTAL	%
Région Nouvelle Aquitaine	13 500	20,00	40 500	60,00	13 500	20,00	67 500	100,00
Bordeaux Métropole	18 900	20,00	56 700	60,00	18 900	20,00	94 500	100,00
Ville de Bordeaux	8 100	20,00	4 050	10,00	8 100	20,00	40 500	100,00

5.3 Facturation et recouvrement

- SNCF Gares & Connexions :

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 libéreront 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	Établissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPPXXX

- Bordeaux Métropole :

Les sommes dues à Bordeaux Métropole 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.

- Domiciliation de la facturation :

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
Région 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
Ville de Bordeaux	Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex	Pôle Territorial de Bordeaux	05 33 89 36 00

5.4 Caducité

Si à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole n'ont 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 et Bordeaux Métropole établissent avant l'expiration du délai de 2 ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne leur sont pas imputables.

5.5 Cas de non-obtention de la totalité de la subvention de l'Union Européenne

Si l'Union Européenne devait finalement refuser totalement ou partiellement le financement accordé ou si les subventions perçues devaient faire l'objet d'un reversement à l'Union Européenne, une solution sera recherchée pour financer les coûts liés à la présente étude (modification du programme, du plan de financement, sollicitation de financeurs complémentaires), et un avenant à la présente convention sera établi.

En toute hypothèse, le coût du périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et de Bordeaux Métropole devrait être totalement couvert par la Région, la Métropole et la Ville et, le cas échéant, des financeurs complémentaires.

5.6 Gestion des écarts

Le coût de 810 000 € HT est estimé en euros courants à l'achèvement de la phase AVP, en avril 2025. Au-delà, cette estimation sera actualisée sur la base des indices ING et TP01.

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 6.3, les co-financeurs sont informés lors d'un comité technique ou de pilotage et seront saisis officiellement par courrier.

Les Partenaires conviendront, 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.

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.

En cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe aux maîtres d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

Dans l'hypothèse où les Partenaires ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux (2) 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 ÉTUDES ET PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES – PLANNING DIRECTEUR DE L'OPÉRATION

6.1 Dates de remise des études et procédures réglementaires

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 20 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

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

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

Les partenaires s'engagent à mettre tout en œuvre pour respecter le planning prévisionnel, tant dans l'exécution des études pilotées par le maître d'ouvrage que dans la prise de décisions par les financeurs. En cas de retard mettant en péril le respect du calendrier et, par

conséquent la date de livraison des ouvrages ou le bon déroulement des travaux, les partenaires pourront ensemble décider l'abandon de l'opération. Les modalités de l'article 7 de la présente convention s'appliqueront.

Le maître d'ouvrage unique s'engage à tout mettre en œuvre pour respecter le planning prévisionnel.

Si le planning prévisionnel n'était pas respecté, les dispositions de l'article 7 de la présente convention trouveront ici application.

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RÉSILIATION DE LA PRÉSENTE 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.

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

À la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de trois mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des services requis est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les cofinanceurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des cofinanceurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

Dans tous les cas, les Partenaires s'engagent à rembourser à SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole 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 DURÉE DE LA CONVENTION

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

- soit à la plus tardive des dates correspondant au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente ;
- soit en cas de résiliation selon les termes de l'article 7 de la présente convention.

ARTICLE 9 – PROPRIÉTÉ, DIFFUSION DES ÉTUDES, COMMUNICATION

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage.

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 quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage.

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 une action de communication qui s'avérerait contraire à ses intérêts.

ARTICLE 10 – CONFIDENTIALITÉ

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 considéré 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 prévisionnel de la phase AVP

Annexe 2 : Schéma d'aménagement validé au Comité de Pilotage du 12 décembre 2022

Annexe 3 : Périmètre d'étude

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 4 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 la Région Nouvelle-Aquitaine,

Laurence PARIES, Directrice
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX cedex
Tél : 05 55 45 08 85
E-mail : laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr
Estelle.cretois@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole,

Fabrice LIMARE, Directeur Adjoint
Direction générale adjointe des Transports
Esplanade Charles de Gaulle
33 045 BORDEAUX cedex
Tel : 05 56 99 88 56
E-mail : f.limare@bordeaux-metropole.fr
s.bellagarde@bordeaux-metropole.fr

Pour la Ville de Bordeaux,

Cyril MARTY
Hôtel de Ville, place Pey Berland
33077 Bordeaux cedex
Tél : XX XX XX XX
E-mail : c.marty@ville-bordeaux.fr

Pour SNCF GARES & CONNEXIONS,

Sébastien VILLAIN – Pôle Gestion Finance
Direction régionale des gares de Nouvelle Aquitaine
Gare de Bordeaux St-Jean
Parvis Louis Armand – pavillon central
33080 Bordeaux cedex Tél : 06 18 91 17 62
E-mail : sebastien.villain@sncf.fr

À Bordeaux, le

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,

Pour Bordeaux Métropole

Alain ROUSSET
Président

Christine BOST
Présidente

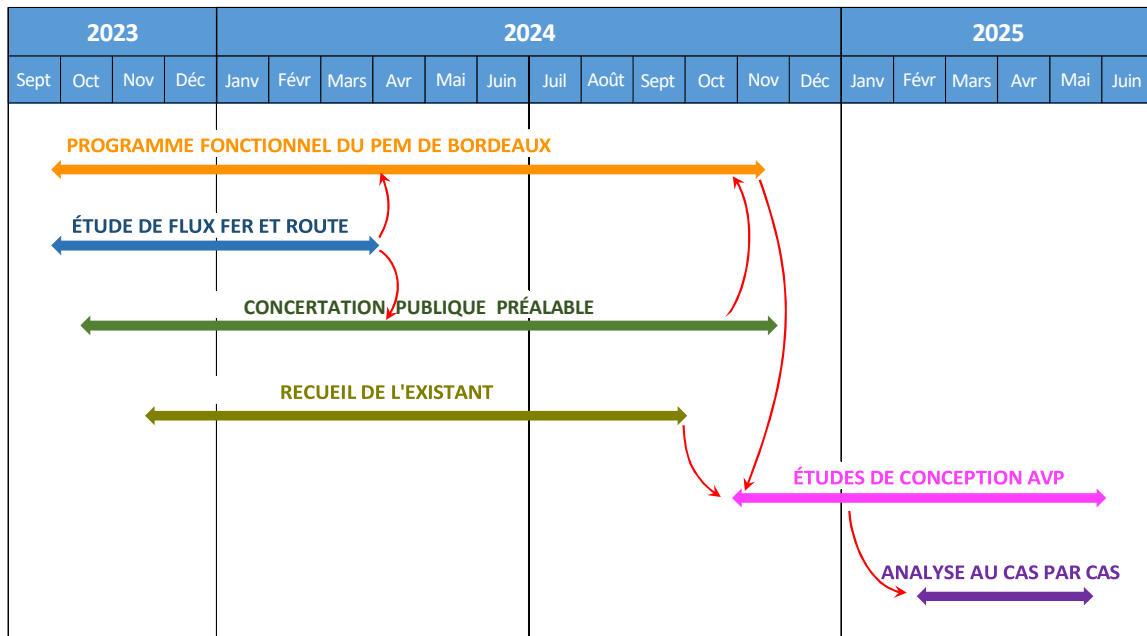
Pour la Ville

Pour SNCF Gares & Connexions

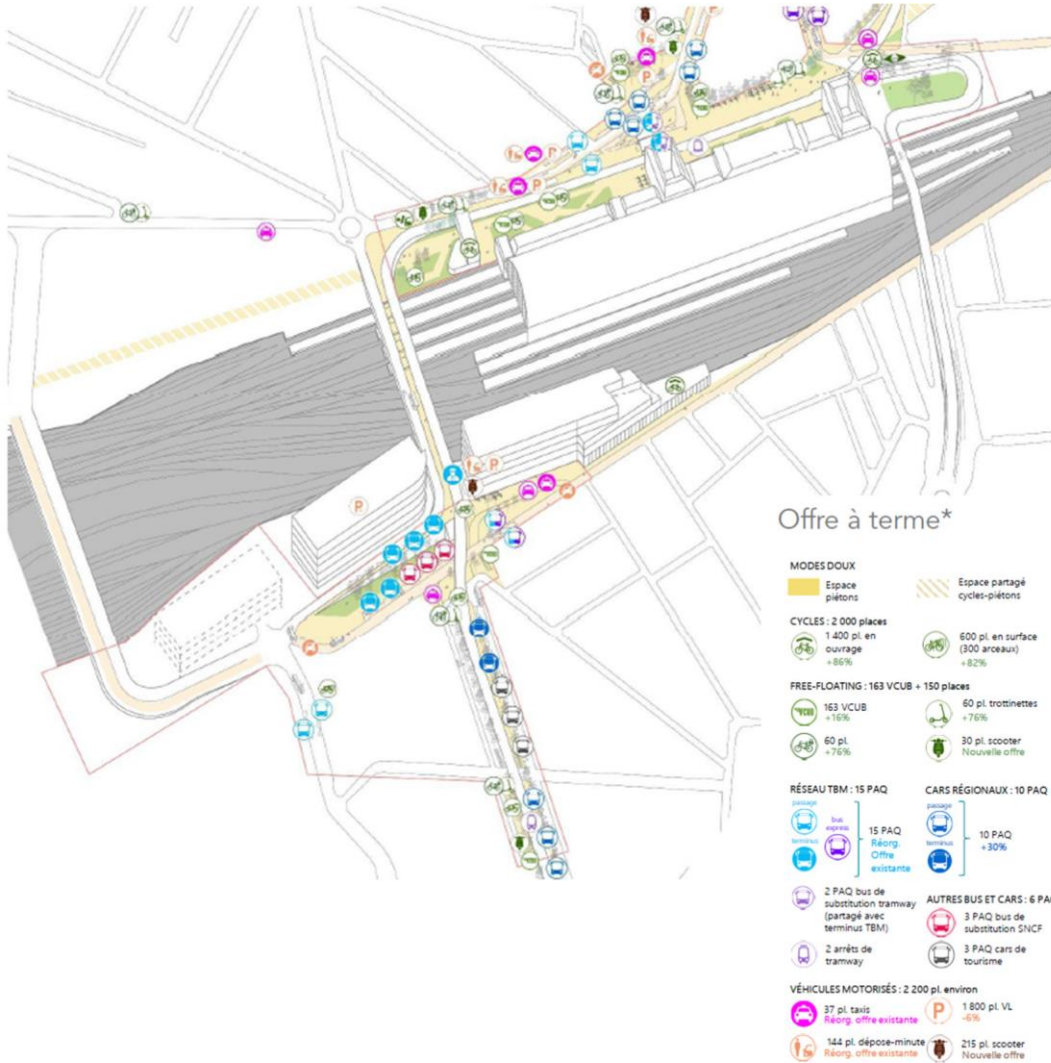
Pierre HURMIC
Président

Stéphane LERENDU
Directeur des Grands Projets

Annexe 1 Planning prévisionnel de la phase AVP

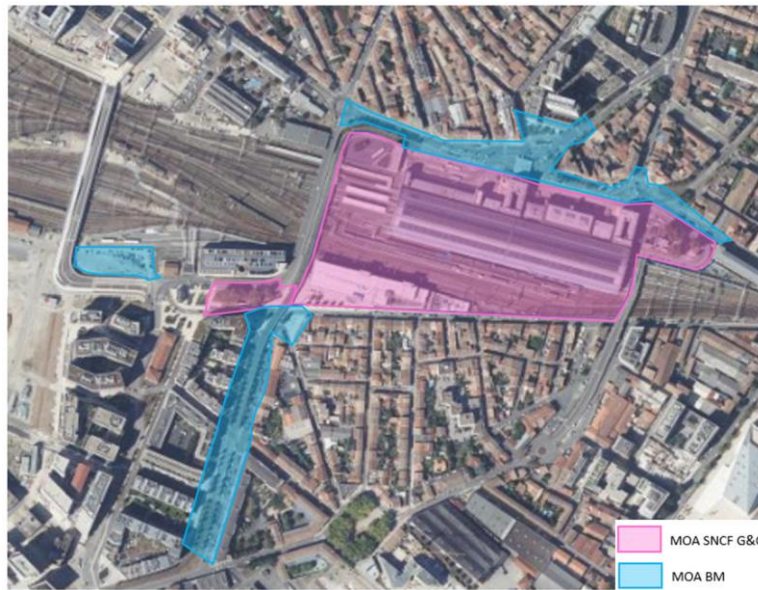


Annexe 2
Schéma d'aménagement validé en comité de pilotage du 12 décembre 2022

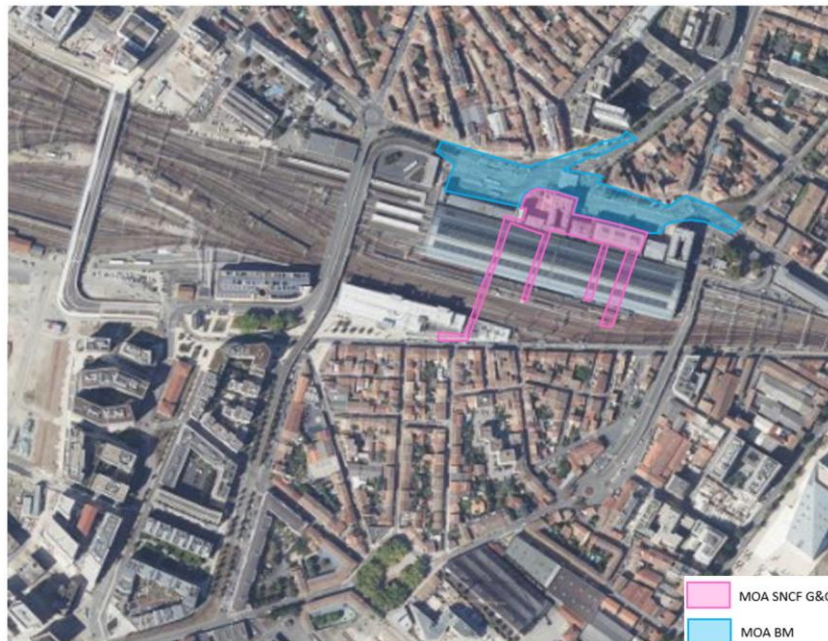


* Offre dimensionnée selon l'expression de besoins des partenaires de l'étude (décembre 2022). Des adaptations pourront être proposées lors de l'AVP, en fonction des retours d'exploitation.

Annexe 3
Périmètre du projet



Niveau parvis



Niveau sous-sol