



PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**



CONVENTION

**relative au financement des études AVP et PRO
et de la RÉALISATION
du projet de doublement
de la capacité de la vélo station
de la gare de Bordeaux Saint-Jean
côté Belcier**

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 »

Bordeaux Métropole, représentée par Madame Christine BOST, Présidente 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 213.710.030,00 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 »

La Région Nouvelle Aquitaine, 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,
- 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 l'avenant signé le XX/XX/2023,
- Le contrat particulier portant occupation d'un espace ou local en gare de Bordeaux Saint-Jean non constitutive de droits réels signé le 19 juin 2018,
- La convention de financement signée entre l'Etat et SNCF Gares & Connexions, au titre du versement des subventions de la Loi LOM XXXX.

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 notamment à créer une vélo station d'une capacité de 700 places.

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. Ce bâtiment est constitué du Hall 3, d'une vélo station d'une capacité de 360 places d'un parking de 850 places.

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 (dont bus express) et de cars régionaux, arrivée de nouvelles lignes de cars express régionaux, évolution de la desserte tramway...) et de la forte mutation de l'accessibilité à la gare (nouveaux modes voitures 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...) et en termes d'activités destinées aux voyageurs et aux riverains,
- des besoins nouveaux pour l'exploitation quotidienne du pôle d'échanges et pour son fonctionnement en matière de logistique (environnement, déchets et avitaillement) ;

De plus, la forte hausse de la fréquentation constatée en gare de Bordeaux Saint-Jean (troisième plus forte hausse de France en 2022) renforce l'enjeu d'adaptation du pôle d'échanges en termes de capacité et de gestion des flux de voyageurs.

Compte tenu de ces éléments, les partenaires sont convenus 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.

Ce schéma directeur d'aménagement prévoit notamment le doublement de la capacité de la vélo station située côté Belcier, pour un coût estimé alors à 720k€.

Une étude de faisabilité menée par SNCF Gares & Connexions au cours du premier semestre 2023 a permis d'identifier plusieurs solutions techniques pour accroître la capacité de l'offre de la vélo station Belcier. La solution validée lors du Comité de Pilotage du 3 octobre 2023 consiste à créer une mezzanine accessible par un escalier sur lequel est installée un « escalator » à vélo : il s'agit d'une goulotte dotée d'une remontée mécanique à laquelle le vélo s'accroche.

Le coût de cette solution est estimé à 500k€, en économie de 220k€ par rapport au budget présenté en 2022.

La participation de l'État est obtenue et déjà contractualisée avec SNCF Gares & Connexions (au titre de la Loi LOM) à hauteur de 320 k€.

Ceci exposé,

Il a été convenu ce qui suit,

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études et des travaux visés à l'article 2 réalisés sur le périmètre de la gare de Bordeaux Saint-Jean

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

ARTICLE 2 – MAÎTRISE D'OUVRAGE ET OBJET DES ÉTUDES ET TRAVAUX

2.1 Maîtrise d'ouvrage

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

2.2 Objet des études et travaux

Les études et travaux, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent les phases d'avant-projet, projet et travaux qui ont pour objet de doubler la capacité de la vélo-station :

- Création d'une mezzanine sur la totalité de la surface de la vélo-station, dont la structure sera indépendante de la coque existante,
- Création d'un escalier d'accès d'une largeur utile de 3 mètres équipée d'une goutte mécanique à vélo type Cykistair,
- Fourniture et pose des racks destinés aux vélos,
- Déploiement d'une signalétique destinée à mettre en valeur la vélo-station, notamment d'une signalétique monumentale en façade,
- Déploiement d'un dispositif de vidéosurveillance destiné à assurer la sûreté de la vélo-station,
- Sécurisation de la clôture côté voies ferrées,
- Mise en œuvre d'un plan de communication à destination des usagers, pendant une durée de 6 mois, destiné à faire connaître le service.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Cette opération s'inscrit dans la comitologie prévue dans le cadre du projet d'adaptation du pôle d'échanges multimodal de Bordeaux Saint-Jean.

Un point sur l'avancement de l'opération sera présenté par SNCF Gares & Connexions à chaque comité de pilotage.

3.2 Comité technique

Cette opération s'inscrit dans la comitologie prévue dans le cadre du projet d'adaptation du pôle d'échanges multimodal de Bordeaux Saint-Jean.

Un point sur l'avancement de l'opération sera présenté par SNCF Gares & Connexions à chaque comité technique composé des équipes techniques des partenaires.

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES ÉTUDES ET TRAVAUX

Les coûts estimatifs correspondant au montant des études et travaux décrits à l'article 2.2 de la présente convention sont :

Etudes et travaux	Coûts Hors Taxes
Travaux	175 000 €
Équipements	134 000 €
Signalétique et vidéosurveillance	39 000 €
MOE	52 000 €
MOA / AMO / Assurances / Missions obligatoires / Communication	25 000 €
Provision pour risques	63 000 €
Coût total (Hors Taxes- CE 06/2023)	488 000 €

Les coûts estimatifs comprennent les coûts d'études et les coûts de maîtrise d'ouvrage correspondants ainsi que la provision pour aléas et imprévus.

Ces coûts sont évalués aux conditions économiques de juin 2023 et feront l'objet d'une indexation suivant les indices de référence ING et BT01.

Les coûts en euros courants pour un achèvement en décembre 2024 sont estimés à 500 000€ HT.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIÈRES

5.1 Principe de financement

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

	%	Part en euros HT
État (Loi LOM)	64%	320 000 €
Région Nouvelle-Aquitaine	18%	90 000 €
Bordeaux Métropole	18%	90 000 €
TOTAL	100%	500 000 €

5.2 Modalités de versement

SNCF Gares & Connexions procède 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 travaux. Ces demandes d'acomptes seront accompagnées d'un certificat d'avancement des études et des travaux, accompagné des justificatifs nécessaires, 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 et à la mise en service de la vélo-station.

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

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procédera, 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.

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	TOTAL	2023		2024		2025	
Région Nouvelle Aquitaine	90 000 €	18 000 €	20%	54 000 €	60%	18 000 €	20%
Bordeaux Métropole	90 000 €	18 000 €	20%	54 000 €	60%	18 000 €	20%

5.3 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	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPPXXX

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 n'a pas transmis aux Partenaires 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 mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 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, si ceux-ci conduisent à un dépassement des coûts prévisionnels.

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,
- Évolution 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 ÉTUDES ET TRAVAUX – PLANNING DIRECTEUR DE L'OPÉRATION

6.1 Dates de remise des études et travaux

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

Les travaux seront effectués dans un délai prévisionnel de 6 mois suivant la remise des études.

6.2 Planning cible 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 respecter le planning prévisionnel.

Dans une telle hypothèse, 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.

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 DURÉE DE LA CONVENTION

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

Elle prend fin à l'achèvement des études et travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9 – PROPRIÉTÉ. DIFFUSION DES ÉTUDES. 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 de la présente convention. 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 : Plan projeté de l'opération à l'issue des études de faisabilité

Annexe 2 : Planning prévisionnel

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 3 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

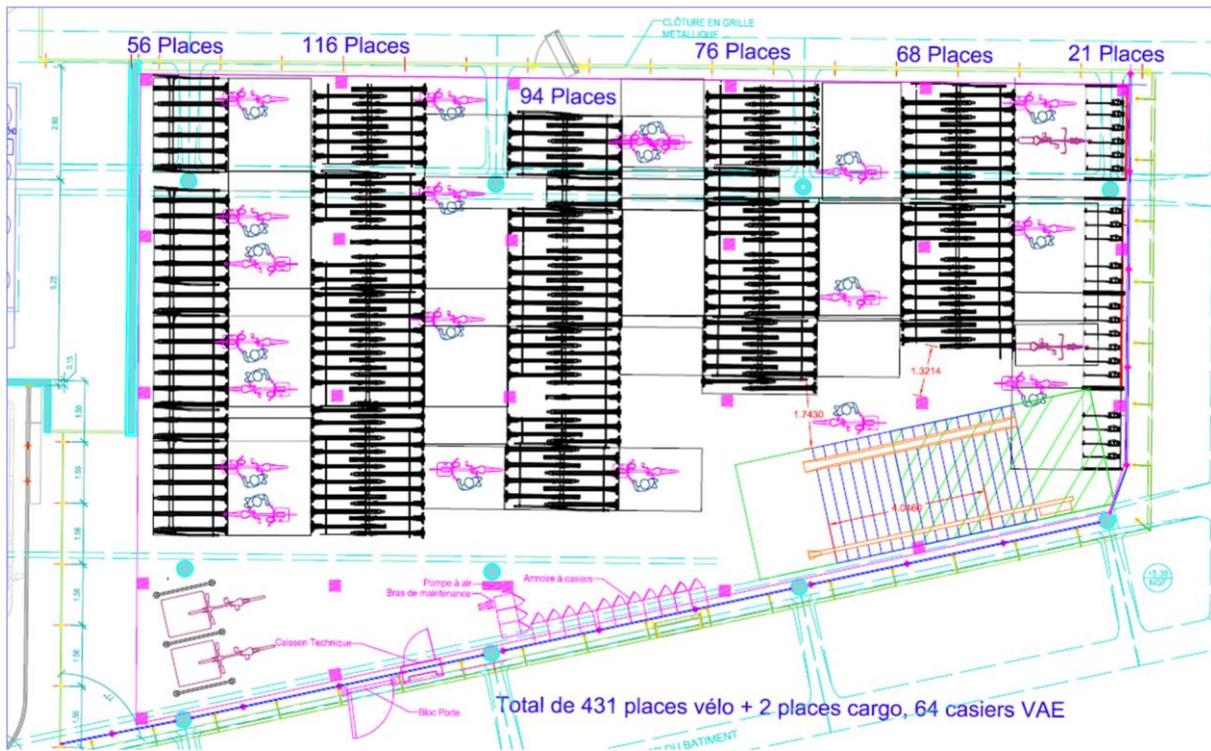
À Bordeaux, le

Pour la Région Nouvelle Aquitaine
Alain ROUSSET
Président

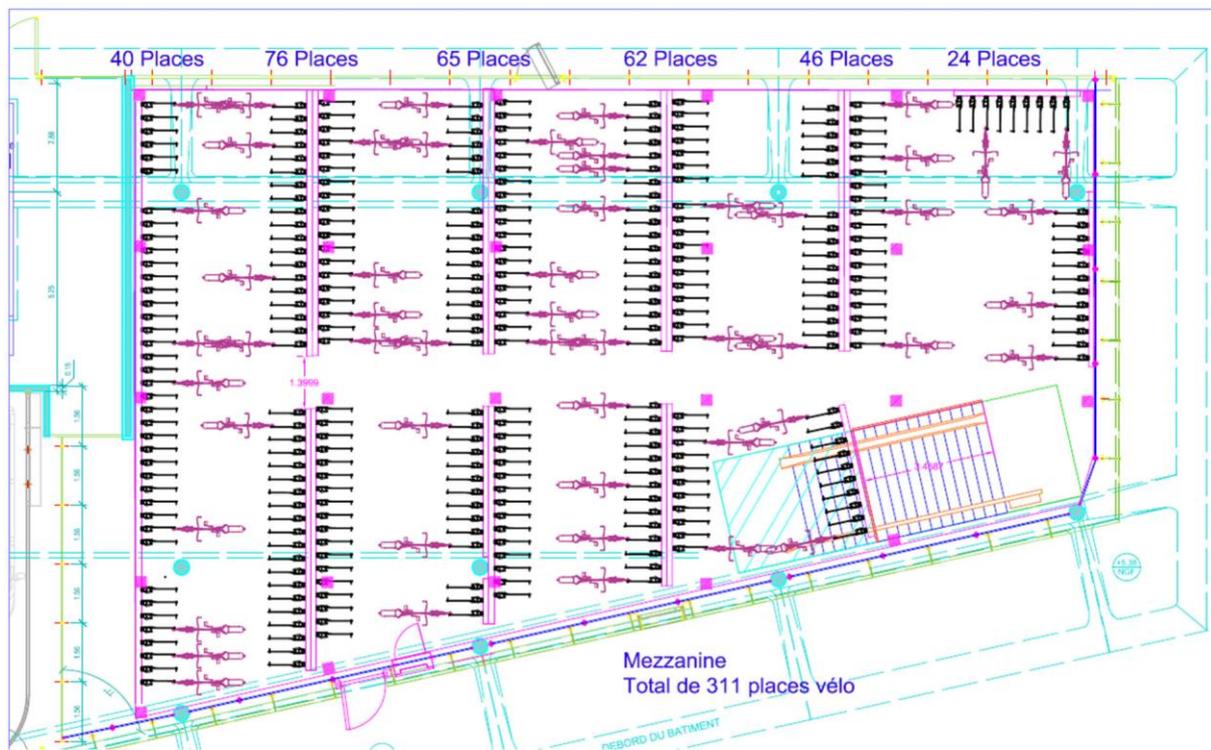
Pour Bordeaux Métropole
Christine BOST
Présidente

Pour SNCF Gares & Connexions
Stéphane LERENDU
Directeur des Grands Projets

Annexe 1
Plan projeté de l'opération à l'issue des études de faisabilité



Plan projeté du rez-de-chaussée



Plan projeté du niveau mezzanine

Annexe 2 Planning prévisionnel

