

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

---

Conseillers en exercice : 65  
Reçu en Préfecture le : 05/06/2024  
ID Télétransmission : 033-213300635-20240604-136700-DE-1-1

**Séance du mardi 4 juin 2024  
D-2024/145**

Date de mise en ligne : 06/06/2024

certifié exact,

**Aujourd'hui 4 juin 2024, à 10h04,**

le Conseil Municipal de la Ville de Bordeaux s'est réuni à Bordeaux, sous la présidence de

**Monsieur Pierre HURMIC - Maire**

Présidence de Madame Claudine BICHET de 12H30 à 13H43  
Suspension de séance de 13H43 à 14H53

### **Etaient Présents :**

Monsieur Pierre HURMIC, Madame Claudine BICHET, Madame Camille CHOPLIN, Monsieur Didier JEANJEAN, Madame Delphine JAMET, Monsieur Mathieu HAZOUARD, Madame Harmonie LECERF MEUNIER, Madame Sylvie SCHMITT, Monsieur Dimitri BOUTLEUX, Madame Nadia SAADI, Monsieur Bernard G BLANC, Madame Céline PAPIN, Monsieur Olivier CAZAUX, Madame Pascale BOUSQUET-PITT, Monsieur Olivier ESCOTS, Madame Fannie LE BOULANGER, Monsieur Vincent MAURIN, Madame Sylvie JUSTOME, Monsieur Dominique BOUISSON, Madame Sandrine JACOTOT, Monsieur Laurent GUILLEMIN, Madame Françoise FREMY, Madame Tiphaine ARDOUIN, Monsieur Baptiste MAURIN, Madame Marie-Claude NOEL, Monsieur Didier CUGY, Madame Véronique GARCIA, Monsieur Patrick PAPADATO, Madame Pascale ROUX, Madame Brigitte BLOCH, Madame Isabelle ACCOCEBERRY, Madame Isabelle FAURE, Monsieur Francis FEYTOUT, Madame Eve DEMANGE, Monsieur Maxime GHESQUIERE, Monsieur Matthieu MANGIN, Monsieur Guillaume MARI, Madame Marie-Julie POULAT, Monsieur Jean-Baptiste THONY, Monsieur Radouane-Cyrille JABER, Monsieur Marc ETCHEVERRY, Monsieur Maxime ROSSELIN, Monsieur Maxime PAPIN, Madame Léa ANDRE, Madame Béatrice SABOURET, Monsieur Nicolas FLORIAN, Madame Alexandra SIARRI, Madame Anne FAHMY, Madame Géraldine AMOUROUX, Monsieur Aziz SKALLI, Monsieur Thomas CAZENAVE, Madame Catherine FABRE, Monsieur Fabien ROBERT, Monsieur Guillaume CHABAN-DELMAS, Monsieur Nicolas PEREIRA, Monsieur Philippe POUTOU, Madame Myriam ECKERT,

Monsieur Pierre HURMIC présent sauf de 13H41 à 13H43, Monsieur Cyrille JABER présent sauf de 11H53 à 14H53, Monsieur Matthieu MANGIN présent à partir de 10H35, Monsieur Maxime PAPIN présent à partir de 11H00, Monsieur Thomas CAZENAVE présent jusqu'à 13H43, Madame Brigitte BLOCH présente à partir de 14H53, Madame Marie-Julie POULAT présente à partir de 15H15, Madame Sylvie JUSTOME présente à partir de 16H20

### **Excusés :**

Monsieur Stéphane PFEIFFER, Madame Servane CRUSSIÈRE, Monsieur Stéphane GOMOT, Madame Charlee DATOS, Monsieur Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, Madame Nathalie DELATTRE, Monsieur Marik FETOUH, Madame Evelyne CERVANTES-DESCUBES,

## ***Étude d'adaptation du pôle d'échanges multimodal de la gare Saint-Jean - Convention de financement des études d'avant-projet - Autorisation***

Monsieur Didier JEANJEAN, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

### **Contexte**

Le pôle d'échanges de la gare Saint-Jean a été aménagé en 2011 et reconfiguré en 2017 avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, avec notamment la création d'un nouveau bâtiment voyageurs côté Belcier. Ces dernières années, la fréquentation de la gare a sensiblement progressé : environ 26 millions de voyageurs en 2022 contre 11 millions en 2014, c'est ainsi une des deux gares françaises dont la fréquentation a le plus augmenté.

De plus, l'évolution du quartier dans le cadre du projet Euratlantique ainsi que la nécessité de renforcer la sécurité invitent à repenser l'aménagement du site afin de l'adapter aux nouveaux besoins.

Aussi, la SNCF, en partenariat avec la ville de Bordeaux, la métropole, la région, l'EPA Euratlantique, a mené une étude de faisabilité sur l'évolution du pôle, afin notamment d'améliorer les conditions d'accès et d'intermodalité.

Le coût de cette étude s'est élevé à 228 260 € dont 45 652 € financés par la ville de Bordeaux conformément aux délibérations 2020-38 du 27 janvier 2020 et 2022-323 du 8 novembre 2022.

À l'issue, le comité de pilotage du 14 décembre a validé un plan-guide à l'horizon 2030, qui porte principalement sur :

- La réorganisation du stationnement vélos (objectif de doubler le nombre de places, et plus à terme), deux roues motorisés et free-floating, afin de désencombrer les parvis et faciliter les cheminements modes actifs,
- L'amélioration de la desserte par les bus et les cars des deux côtés de la gare,
- Le maintien de l'accessibilité automobile à tous les parkings en ouvrage (dépose minute comprise sauf dépose minute P1) de la gare (P2 côté St Jean, P3 et P4 côté Belcier),
- La pacification de la rue Domercq,
- La végétalisation du pôle et la création de lieux de vie (jeux pour enfants, espaces d'attente, terrasses...).

L'étape suivante consiste à engager les études d'Avant-projet (AVP) afin de confirmer et, le cas échéant, de préciser les actions à réaliser (contenu, coût, calendrier).

### **Études d'avant-projet sous maîtrise d'ouvrage SNCF**

Compte tenu de l'importance de la gare Saint-Jean dans le système de mobilité local, national et européen, un financement a été accordé par la commission européenne sur les phases avant-projet et projet pour 50% du montant total estimé à 2.3 M€, soit 1.15 M€.

La phase d'avant-projet comprend :

- Une étude de flux de voyageurs (intégrant notamment le projet de gare routière pour les cars longue distance à proximité de la gare St Jean, côté Belcier entre le pont de la Palombe et les voies ferrées),
- Une concertation publique réglementaire,
- Un diagnostic environnemental, en vue de déposer un dossier de demande d'examen auprès de l'Autorité environnementale,
- Les diagnostics et relevés sur le périmètre physique de l'opération,
- Le programme fonctionnel de l'opération

- Les études d'avant-projet (plans d'aménagement, schémas d'accès tous modes, actions à engager, coûts, calendrier).

**Son coût est estimé à 810k€.**

Le plan de financement suivant est proposé, dont 10% à charge de la ville :

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

La SNCF assurera la maîtrise d'ouvrage de ces études qui se dérouleront de fin 2023 au printemps 2025, y compris les procédures réglementaires dont la concertation envisagée au 3ème trimestre 2024.

Les études de projet seront menées de 2025 à 2027 et les travaux seront lancés en suivant.

Ceci étant exposé, considérant l'intérêt d'améliorer les conditions d'accès et d'intermodalité du pôle d'échanges de la gare Saint-Jean, ainsi que son intégration urbaine, et de finaliser pour ce faire l'étude d'adaptation du pôle

Il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, si vous en êtes d'accord :

**Article 1** : d'approuver le plan de financement ci-dessus présenté, avec un montant de participation de la ville correspondant à 10% soit 81 000 €

**Article 2** : d'autoriser le Maire à signer la convention de financement correspondante

**Article 3** : d'imputer la dépense correspondante sur le budget 2022, chapitre 204, compte 2324, fonction 852

## **ADOpte A LA MAJORITE**

VOTE CONTRE DU GROUPE BORDEAUX EN LUTTES  
VOTE CONTRE DE Madame Myriam ECKERT

Fait et Délibéré à Bordeaux, le 4 juin 2024

P/EXPEDITION CONFORME,

**Monsieur Didier JEANJEAN**



# 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°2024-118 en date du 15/03/2024 ;

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 etavitaillement).

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 :

	<b>En euros courants HT</b>
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 €
<b>COÛT ESTIMÉ TOTAL PHASE AVP</b>	<b>810 000 €</b>

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	%	<b>TOTAL</b>	%
Coût AVP en euros courants	405 000	50,00	405 000	50,00	<b>810 000</b>	100,00
<b>Répartition du financement</b>						
Union Européenne	202 500	50,00	202 500	50,00	<b>405 000</b>	50,00
Région Nouvelle Aquitaine	67 500	16,67	67 500	16,67	<b>135 000</b>	16,67
Bordeaux Métropole	94 500	23,33	94 500	23,33	<b>189 000</b>	23,33
Ville de Bordeaux	40 500	10,00	40 500	10,00	<b>81 000</b>	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 :

<b>Périmètre Bordeaux Métropole</b>	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

<b>Périmètre SNCF Gares &amp; Connexions</b>	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](mailto:laurence.paries@nouvelle-aquitaine.fr)  
[Estelle.cretois@nouvelle-aquitaine.fr](mailto: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](mailto:f.limare@bordeaux-metropole.fr)  
[s.bellagarde@bordeaux-metropole.fr](mailto: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](mailto: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](mailto:sebastien.villain@sncf.fr)

À Bordeaux, le

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,

Pour Bordeaux Métropole

Alain ROUSSET  
Président

Christine BOST  
Présidente

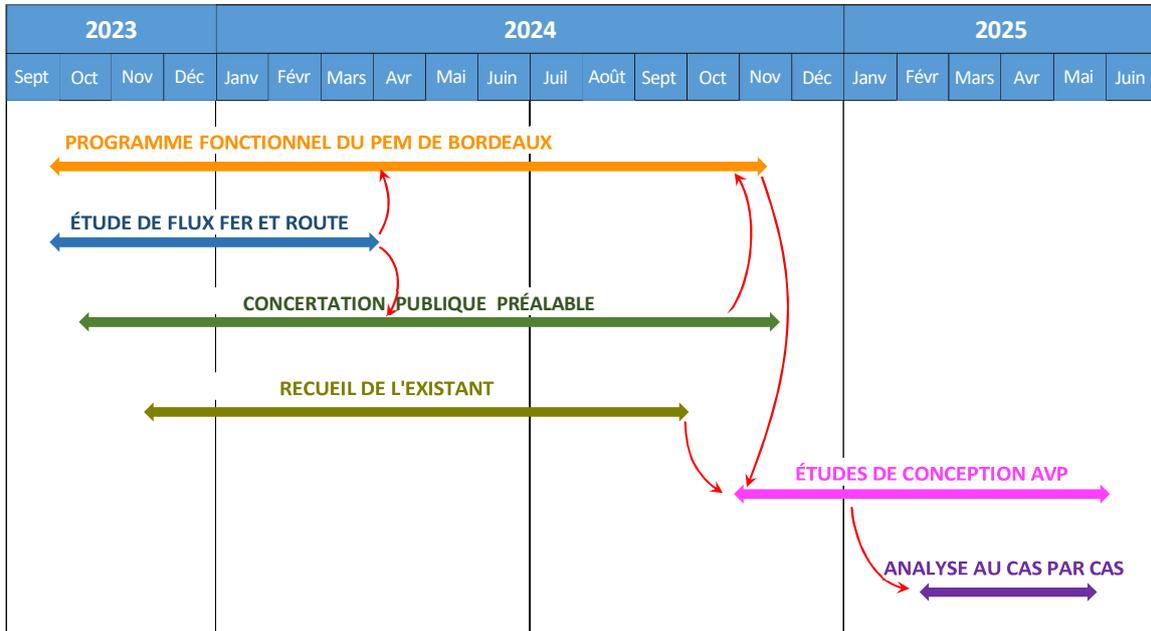
Pour la Ville

Pour SNCF Gares & Connexions

Pierre HURMIC  
Président

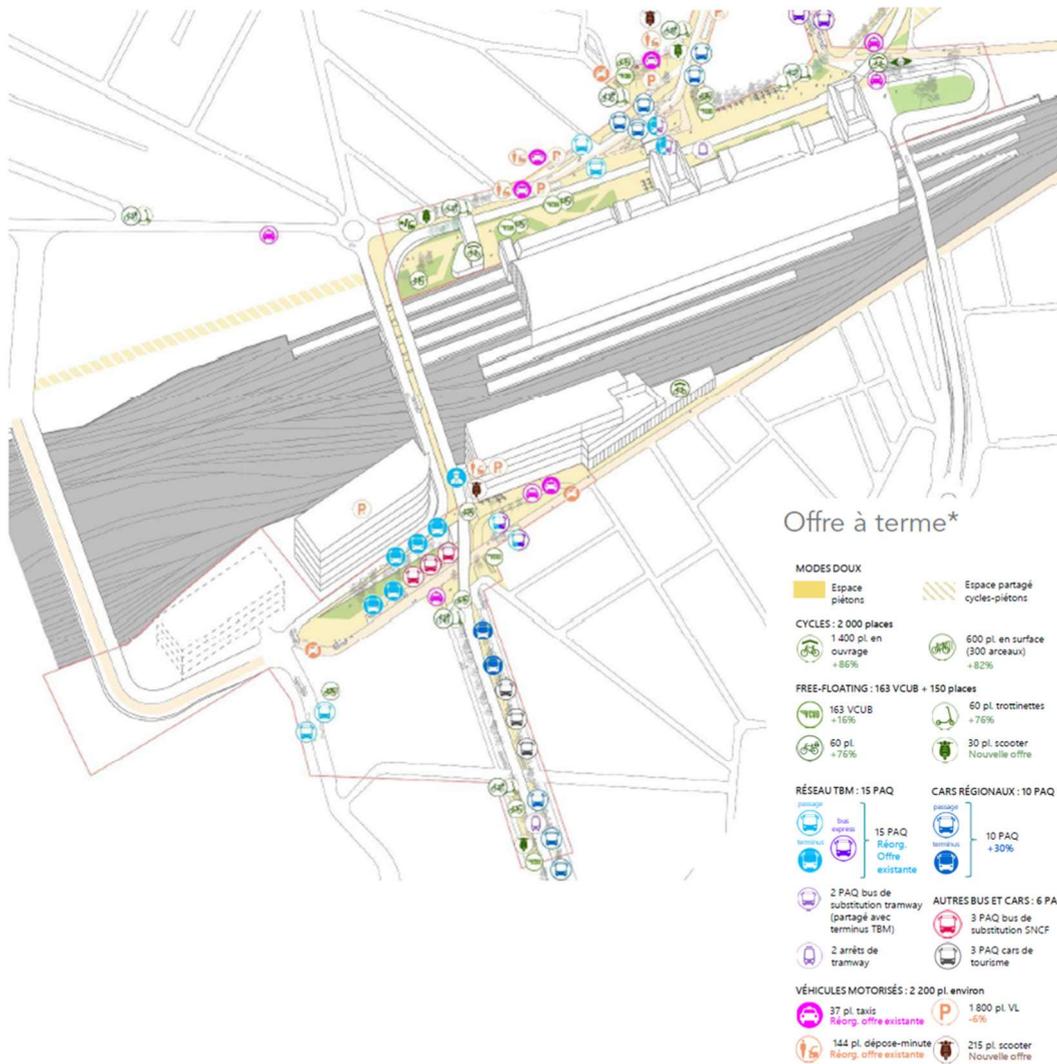
Stéphane LERENDU  
Directeur des Grands Projets

## Annexe 1 Planning prévisionnel de la phase AVP



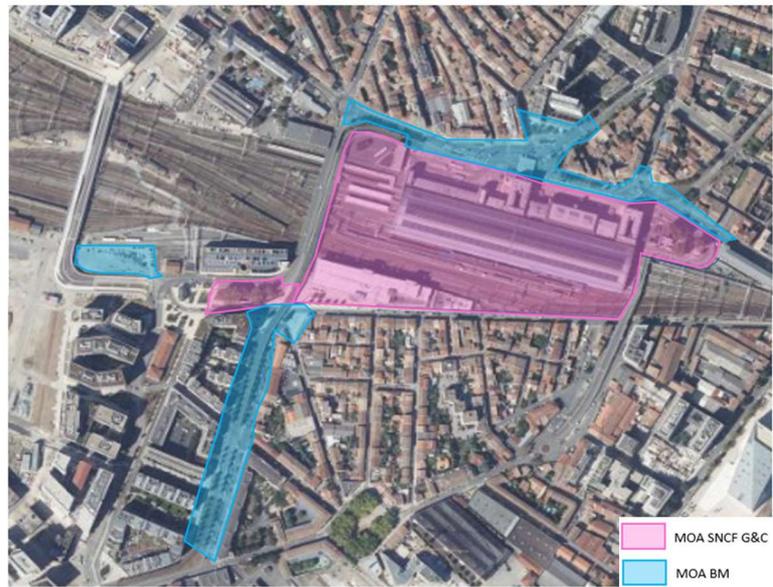
## Annexe 2

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

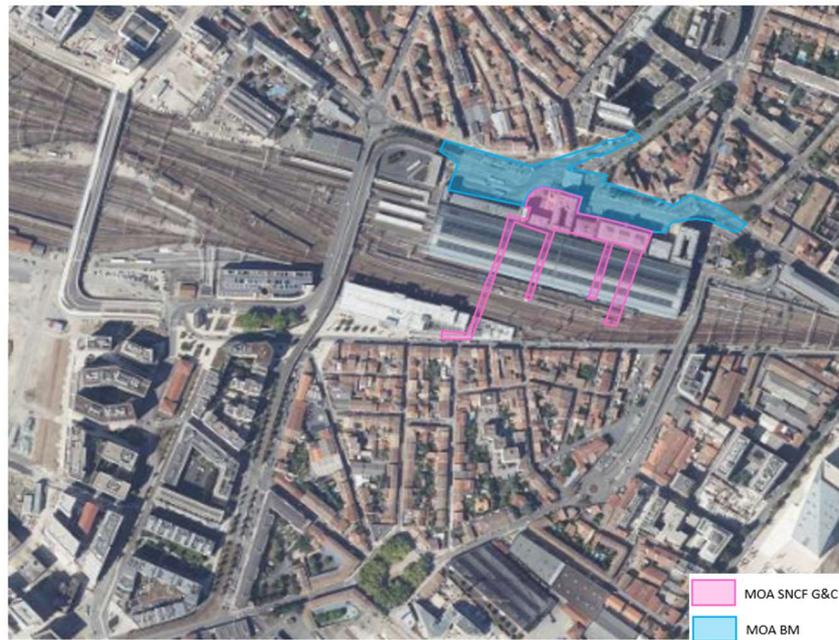


\* Offre dimensionnée selon l'expression de besoins des partenaires de l'étude (décembre 2022). Des adaptations pourront être proposées lors de l'AVP, en fonction des retours d'exploitation.

Annexe 3  
Périmètre du projet



Niveau parvis



Niveau sous-sol



**CONVENTION DE  
MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE  
EXERCÉE PAR  
SNCF Gares & Connexions  
relative à la phase d'études avant-projet du projet  
de modernisation du Pôle d'Échanges Multimodal  
de Bordeaux Saint-Jean**

**Entre**

**La société SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Stéphane LERENDU, Directeur des Grands Projets, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommée la « **SNCF-Gares & Connexions** » ou le « **MOAU** »

D'une part,

**Et**

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

Ci-après désignée « **Bordeaux Métropole** »

D'autre part.

SNCF-Gares & Connexions et Bordeaux Métropole sont ci-après désignés ensemble les « **Parties** » et individuellement la « **Partie** »

## PRÉAMBULE

Conçu à l'occasion de l'arrivée du tram, le Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Bordeaux Saint-Jean articule les réseaux ferroviaires, interurbains et urbains du site depuis son inauguration en 2011. Ce projet a permis de :

- réaménager les parvis et les accès aux dépose-minute en sous-sol et créer une halte intermodale et un bâtiment de régulation bus et cars, accolé à la raquette de régulation ;
- créer, à l'intérieur du bâtiment voyageurs, une galerie longitudinale de 200m de long, un nœud de circulations verticales, un espace intermodal et un espace de diffusion de l'information intermodale dynamique.

Le Pôle d'Échanges Multimodal a permis d'augmenter d'environ 30% l'espace public en gare grâce à la restructuration des espaces au rez-de-chaussée et au sous-sol du bâtiment voyageurs historique (dit Bâtiment Saint-Jean), favorisant ainsi la modernisation de l'offre de services et de l'information voyageurs et la création de 1500m<sup>2</sup> de nouveaux commerces.

Puis, à l'occasion de la mise en service de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) en 2017, le pôle d'échanges s'est agrandi avec la réalisation du projet « BELEX » composé de :

- une extension côté Belcier, de l'autre côté du faisceau de voies, comprenant un bâtiment voyageurs (dit Hall 3) de 2500m<sup>2</sup>, un parvis, une vélostation sécurisée de 360 places, une station taxis, un parking de 850 places sur 7 niveaux dont un niveau en sous-sol pour la dépose-minute et un espace de commerces et de services (environ 1800m<sup>2</sup>) ;
- la construction d'un parking complémentaire P2 d'une capacité de 750 places, situé entre la rampe d'accès au Pont du Guit et le faisceau ferroviaire, et relié au bâtiment Belcier pour les voitures et les piétons par le dessous du Pont du Guit ; une réserve pour la construction d'un 3e parking a également été prévue
- la réalisation de travaux d'aménagement des quais (accessibilité PMR, abris, souterrains)

La hausse continue de la fréquentation après la mise en service de la ligne nouvelle SEA a rapidement contraint l'écoulement des flux de voyageurs dans la gare. Cette accélération des trafics devrait se prolonger à court et moyen terme avec l'avènement de projets ferroviaires et urbains :

- évolution de l'offre de service TER à l'échelle métropolitaine, développement d'un projet de RER Métropolitain depuis 2018, manifestations d'intérêt pour de nouvelles dessertes (Thalys, Transmanche, OUIGO...), évolution des besoins d'avitaillement et de logistique en gare,
- fort développement des transports urbains et interurbains, évolution des modes d'accès à la gare (covoiturage, développement des mobilités actives, cars longue distance...), forte dynamique démographique de la métropole bordelaise,
- lancement de projets urbains adjacents structurants qui vont se connecter au pôle d'échanges, développement continu du projet Euratlantique.

Ces nouveaux enjeux ont conduit SNCF Gares & Connexions, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux et l'EPA Euratlantique à engager une étude de faisabilité destinée à repenser le fonctionnement du pôle à court terme. Le pilotage de cette étude a été confié à SNCF Gares & Connexions, qui a abouti le 14 décembre 2022 à la validation en comité de pilotage d'un schéma directeur d'aménagement décliné par phase, par opération, par périmètre de MOA pressentie et complété par une estimation financière.

En synthèse, ce schéma d'aménagement du pôle s'articule autour de 4 actions :

- Elargissement de 50% du périmètre dédié aux parvis et aux fonctions intermodales,
- Proposition d'une offre intermodale accrue et diversifiée sur les deux faces de la gare,
- Pacification et végétalisation des surfaces,
- Mise en accessibilité complète du pôle, notamment des parcours mode à mode, pour tous les usagers.

Depuis 2023, l'opération bénéficie d'une subvention accordée par l'Union Européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe. Le périmètre du dossier, co-déposé par SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole, couvre l'ensemble des études et des procédures (AVP et PRO), soit une assiette prévisionnelle de dépenses estimée à 2,3M€. Le taux de subventionnement est de 50%. Les deux maîtrises d'ouvrage du projet, SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole, sont bénéficiaires. Afin de faciliter le processus d'instruction, la coordination a été confiée à SNCF Gares & Connexions.

À l'échelon national, la gare de Bordeaux Saint-Jean est la troisième gare à avoir connu la plus forte évolution de fréquentation entre 2019 (dernière année avant crise COVID) et 2022. Dans le même temps, les difficultés d'écoulement des flux dans et autour de la gare se sont renforcées. Les partenaires, réunis en comité de pilotage le 3 octobre 2023, ont validé l'engagement de la phase avant-projet de l'opération, sur des bases élargies, pour tenir compte de cette évolution très forte des flux de voyageurs. L'ambition de cette phase d'études est de concevoir une solution d'aménagement pérenne pour le Pôle d'Échanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean, garantissant un accueil de qualité des voyageurs et des riverains.

La phase d'avant-projet fait l'objet d'une convention de financement partenariale et sera constituée de la réalisation :

- d'une étude de flux prospective à un horizon long terme, sur un périmètre élargi à l'ensemble des « objets » ayant un impact sur l'intermodalité,
- d'une concertation publique préalable conformément à l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme,
- d'un dossier de demande d'examen au cas par cas, à constituer et à déposer,
- d'un programme fonctionnel,
- des études techniques niveau avant-projet.

Le planning prévisionnel de la phase avant-projet, présenté en comité de pilotage, s'achève en avril 2025, pour tenir compte des exigences associées à l'obtention d'une subvention de l'Union Européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

Considérant :

- que l'imbrication des ouvrages et la configuration du site nécessite une opération globale,
- que les ouvrages projetés relèvent simultanément de la maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares & Connexions et de la maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole,
- que ces maîtres d'ouvrage, Parties aux présentes sont soumis aux dispositions du Code de la commande publique,

**Il a été convenu ce qui suit :**

### **ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION**

La phase d'études AVP fait l'objet d'une convention de financement partenariale réunissant la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et SNCF Gares & Connexions. Cette convention définit les modalités de réalisation et de financement de cette phase et reprend le financement apporté par l'Europe au travers d'un Grant Agreement signé entre l'Union Européenne et SNCF Gares & Connexions au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

En raison de l'imbrication des périmètres de maîtrises d'ouvrage, Bordeaux Métropole et SNCF Gares & Connexions ont décidé de confier la maîtrise d'ouvrage unique (MOAU) de la phase AVP à SNCF Gares & Connexions.

La présente Convention, conclue sur le fondement de l'article L2422-12 du Code de la commande publique, a pour objet d'organiser la maîtrise d'ouvrage unique exercée par SNCF- Gares & Connexions sur le périmètre défini à l'article 2. Elle est consentie à titre personnel et ne peut faire l'objet d'une cession sans l'accord des Parties.

### **ARTICLE 2 : PÉRIMÈTRE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE**

SNCF – Gares & Connexions assurera la maîtrise d'ouvrage unique :

- sur le périmètre SNCF de la gare de Bordeaux Saint-Jean appartenant au groupe ferroviaire(parvis, gare, squares et fonciers SNCF) ;
- sur le périmètre de Bordeaux Métropole représenté ci-dessous (voiries, parkings souterrains P1 et P2, projet de gare routière et espaces publics de Bordeaux Métropole).





### **ARTICLE 3 : CONDITIONS DE FINANCEMENT DE L'OPÉRATION**

Conformément à la convention partenariale de financement de la phase AVP du projet, le coût total des études AVP du pôle d'échanges multimodal Saint-Jean est estimé à 810 000 €, répartis à 50/50 sur le périmètre de Bordeaux Métropole et sur le périmètre de la SNCF, soit un coût estimatif de 405 000 € sur chaque périmètre.

#### 3.1. Montant des études AVP sur le périmètre transféré de Bordeaux Métropole

	<b>En euros courants HT</b>
Procédures réglementaires incluant concertation préalable et dépôt d'un dossier d'examen cas par cas	117 000 €
Recueil de l'existant	70 000 €
Mission de maîtrise d'œuvre (étude APS-AVP)	117 000 €
Missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'ouvrage incluant la communication	100 000 €
<b>COÛT ESTIMÉ TOTAL PHASE AVP</b>	<b>405 000 €</b>

Si les réglementations applicables conduisaient à étudier ou mettre en œuvre des dispositions particulières, ou en tout autre cas conduisant à une évolution substantielle du coût prévisionnel, celui-ci ou le programme sera modifié par voie d'avenant à la présente Convention, sans en bouleverser l'économie générale ni en modifier l'objet.

#### 3.2. Répartition du financement

Chaque maître d'ouvrage assure le financement sur son périmètre. Le financement des études AVP du pôle et la répartition par maître d'ouvrage sont définis via la convention partenariale spécifique.

La présente convention est conclue à titre gratuit.

### 3.3. Acomptes

Bordeaux Métropole procèdera à la régularisation du paiement de SNCF – Gares & Connexions pour le périmètre initial de sa maîtrise d'ouvrage figurant à l'article 3.1.

Dans le cadre de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique, SNCF – Gares & Connexions procèdera aux appels à financement auprès de Bordeaux Métropole selon l'échéancier suivant :

- Un premier acompte de 20 % du montant total TTC estimé des frais et dépenses exposés par Bordeaux Métropole sera versé à la signature de la 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,
- Le solde sera versé sur présentation du décompte définitif des frais et dépenses réalisées, et mentionnant les règlements TTC (date, références, mode de paiement) ainsi que le certificat de réalisation des études et prestations, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Un échéancier prévisionnel des acomptes est repris en annexe 4.

Le règlement est effectué par Bordeaux Métropole dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la facture. A défaut de paiement dans le délai stipulé, le montant dû portera intérêt de plein droit au profit de SNCF – Gares & Connexions au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

### 3.4. Règlement

Bordeaux Métropole se libère des sommes dues au titre de la présente Convention par versement, portant numéro de référence de la facture, au compte du MOAU, dont les coordonnées sont les suivantes :

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

La domiciliation pour la gestion des flux financiers est la suivante :

#### **SNCF Gares & Connexions**

Département du contrôle de gestion

16, avenue d'Ivry

75013 PARIS

**Yan DELABIE** [yan.delabie@sncf.fr](mailto:yan.delabie@sncf.fr)

### 3.5. Suivi financier :

Pendant toute la durée de la Convention, le MOAU transmettra chaque trimestre à Bordeaux Métropole un compte rendu de l'avancement de l'opération comportant :

- un bilan financier prévisionnel actualisé de l'opération ;
- un calendrier prévisionnel actualisé du déroulement de l'opération ;
- un échéancier prévisionnel actualisé des recettes et dépenses restant à intervenir.

## **ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE UNIQUE**

SNCF – Gares & Connexions, en tant que Maître d'ouvrage unique, exerce toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage.

Le MOAU propose à Bordeaux Métropole, tout au long de sa mission, toutes les adaptations ou solutions ne bouleversant pas l'économie de l'opération qui lui apparaîtraient nécessaires ou tout simplement opportunes, soit techniquement, soit financièrement pour le périmètre la concernant.

Toute modification du programme du projet, de l'enveloppe budgétaire ou du calendrier tels qu'approuvée par les autorités d'approbation internes des Parties devra faire l'objet d'un accord exprès par les Parties et de la signature d'un avenant par ces Parties.

### 4.1. Autorisations administratives et procédures réglementaires

En sa qualité de MOAU, SNCF-Gares & Connexions sera seule habilitée à signer, déposer et mettre en œuvre les demandes d'autorisation délivrées par les autorités compétentes, et conduira l'ensemble des procédures réglementaires de la phase d'avant-projet.

Par la présente Convention, Bordeaux Métropole autorise le MOAU, en tant que de besoin, à déposer les demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation de l'opération, et à piloter les procédures réglementaires.

En cas de retrait par l'autorité compétente ou d'annulation des autorisations par le juge administratif, et sauf si cela résulte d'une faute de SNCF – Gares & Connexions, Bordeaux Métropole s'engage expressément à rembourser le MOAU des frais engagés par ce dernier pour la réalisation de la partie du programme pour laquelle Bordeaux Métropole a transféré sa maîtrise d'ouvrage, en ce compris notamment les frais d'études engagés par le MOAU jusqu'à la décision de retrait ou d'annulation.

### 4.2. Passation des marchés de prestations intellectuelles

Le MOAU passe les marchés d'études et de prestations intellectuelles liées aux études AVP du pôle (MOE, etc.) selon ses propres procédures conformément à la réglementation à laquelle il est soumis.

Le MOAU prépare et organise matériellement l'ensemble des opérations de sélection des attributaires des marchés en définissant les procédures et les choix de consultation, dans le respect des textes susvisés.

Le Comité de suivi désigné à l'article 6 de la présente Convention sera tenu informé, préalablement au choix définitif, du ou des futur(s) titulaire(s) pressentis parmi les candidats sélectionnés par le MOAU, Le MOAU est chargé du suivi de l'exécution des marchés. Il assure la totalité des missions nécessaires à cette bonne exécution. Le MOAU assure une mission de conseil et il a une obligation d'alerte de Bordeaux Métropole en cas de difficultés.

Le MOA se charge du pilotage des procédures réglementaires de la phase AVP.

#### 4.3 Responsabilité

Le MOAU répond des dommages résultants du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il doit répondre ou des biens qu'il a sous sa garde. Il se charge du règlement de tous les litiges afférents à l'exécution de sa mission de MOAU.

Vis-à-vis des tiers à la convention, chaque partie conserve sa part de responsabilité en qualité de maître d'ouvrage public, afférente à son périmètre initial. Dans ce cadre, chaque Partie s'engage à garantir l'autre Partie des recours des tiers et, sous réserve du précédent alinéa, renonce à recours contre l'autre Partie et ses éventuels assureurs.

#### 4.4 Délai de réalisation

La remise des études AVP est prévue à ce jour dans un délai de 19 mois à compter de la signature de la présente convention conformément au calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération figurant en annexe.

Ce calendrier sera précisé et le cas échéant actualisé par le MOAU après mise au point des marchés avec les entreprises, et ce en accord avec Bordeaux Métropole.

Toute évolution du calendrier d'exécution devra être soumise à l'approbation de la Métropole, qui disposera d'un délai de 15 jours calendaires, à compter de la réception de la demande de modifications, pour faire part de ses observations. Le MOAU devra obtenir l'accord exprès de Bordeaux Métropole par avenant.

### **ARTICLE 5 : ACHÈVEMENT DE LA MISSION DE MAÎTRE D'OUVRAGE UNIQUE**

La mission de maître d'ouvrage unique prend fin avec la remise des études AVP en version finale à Bordeaux Métropole.

### **ARTICLE 6 – GOUVERNANCE**

#### 6.1 Comité de suivi

Un comité de suivi, comprenant des représentants désignés par chaque Partie, se réunira chaque fois que les circonstances l'exigent, ou sur la demande de l'une ou l'autre des Parties, et en tout état de cause au moins une fois par mois en vue de valider l'état d'avancement technique de l'opération

Ces réunions auront pour objectif d'informer les Parties de l'avancement de l'opération, de recueillir toute proposition et de permettre de consulter Bordeaux Métropole ou de recueillir son approbation, notamment lorsque cette consultation ou cette approbation sont prévues par la présente Convention.

Le relevé de décision et le compte rendu de ces réunions seront transmis par le MOAU à la Métropole qui disposera d'un délai de 15 jours calendaires pour faire part de ses observations.

Passé ce délai, les décisions prises deviendront opposables et pourront être mises en œuvre par le MOAU.

### 6.2 Information

Le MOAU adressera à Bordeaux Métropole dans les meilleurs délais une copie des contrats et marchés, dès leur signature, et plus généralement toute pièce et document concernant le programme et son avancement. A défaut, Bordeaux Métropole pourra demander à tout moment communication de ces documents, qui devront être communiqués par SNCF Gares & Connexions dans un délai de 15 jours calendaires à compter de la demande effectuée par Bordeaux Métropole.

Par ailleurs, pendant toute la durée de la Convention, le MOAU transmettra chaque trimestre à Bordeaux Métropole un compte-rendu de l'avancement de l'opération comportant notamment :

- le bilan financier, le calendrier et l'échéancier prévisionnels prévus à l'article 3.6 ;
- le cas échéant une note précisant les propositions de décision à prendre pour permettre la poursuite de l'opération dans de bonnes conditions.

Bordeaux Métropole devra faire connaître son accord ou ses observations, dans un délai de 15 jours calendaires après réception de ce compte-rendu.

### 6.3 Réunions avec les prestataires

Le MOAU associera en tant que de besoin la Métropole aux réunions avec les prestataires portant sur le périmètre relevant de la responsabilité de la Métropole, au vu de la compétence de cette dernière.

## **ARTICLE 7 : ASSURANCE**

SNCF-Gares & Connexions fait son affaire de la souscription éventuelle des polices d'assurances couvrant les risques mis à sa charge au titre de la présente Convention.

## **ARTICLE 8 : DURÉE**

La présente Convention prend effet à compter de sa signature par les Parties et prend fin à la transmission des études AVP en version finale à la Métropole.

## **ARTICLE 9 : MODIFICATION - RÉSILIATION**

Toute modification de la présente Convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

En cas de non-respect par l'une des Parties de ses engagements au titre de cette Convention, la présente Convention peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas, Bordeaux Métropole s'engage à rembourser le MOAU des dépenses engagées au titre de sa mission jusqu'à la date de résiliation au prorata du montant de son programme.

## **ARTICLE 10 : LITIGES**

Les Parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elles à l'occasion de l'exécution de la présente Convention.

Faute d'y parvenir, les litiges seront portés devant le Tribunal Administratif de Bordeaux.

## **ARTICLE 11 : DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Le présent protocole est formé des documents contractuels suivants, présentés par ordre hiérarchique de valeur juridique décroissante :

- La présente Convention (Préambule, articles 1<sup>er</sup> à 11),
- Ses annexes :
  1. Convention relative au financement des études AVP du projet de modernisation du Pôle d'Echanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean (en pièce jointe)
  2. Périmètre de maîtrise d'ouvrage unique
  3. Calendrier prévisionnel de la phase AVP
  4. Calendrier prévisionnel des appels de fonds

En cas de contradiction entre une ou plusieurs dispositions figurant dans l'un quelconque des documents ci-dessus, le document de rang supérieur prévaut. Le fait qu'une disposition figurant dans une annexe ne soit pas expressément mentionnée dans le présent protocole ne fait pas perdre à ladite disposition sa valeur juridique.

Fait à Bordeaux, en deux exemplaires originaux, le XX/XX/XXXX

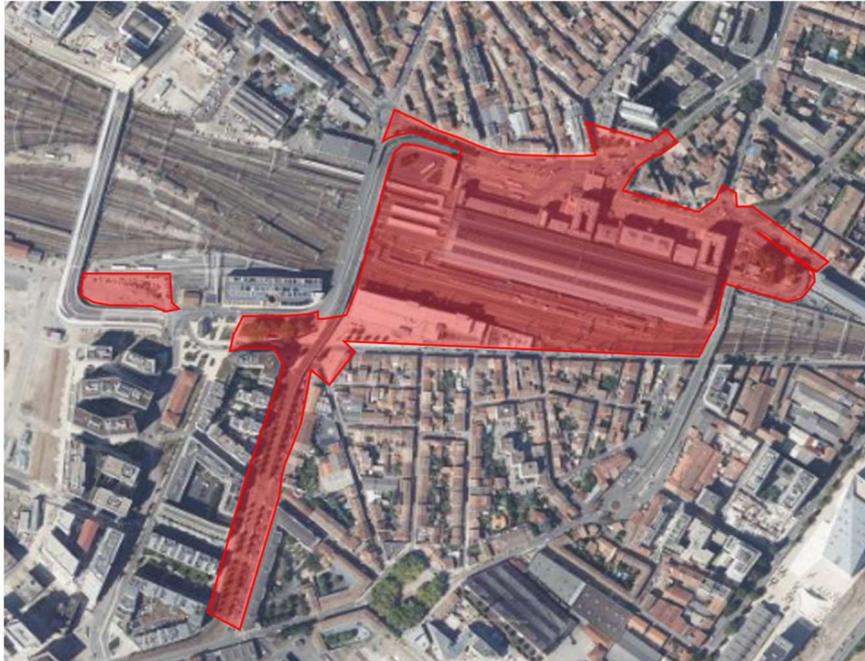
Pour SNCF – Gares & Connexions  
Stéphane LERENDU  
Directeur des Grands Projets

Pour Bordeaux Métropole  
Christine BOST  
Présidente

**ANNEXES :**

Annexe 1 : convention relative au financement des études AVP du projet de modernisation du Pôle d'Échanges Multimodal de Bordeaux Saint-Jean

Annexe 2 : Périmètre de maîtrise d'ouvrage unique

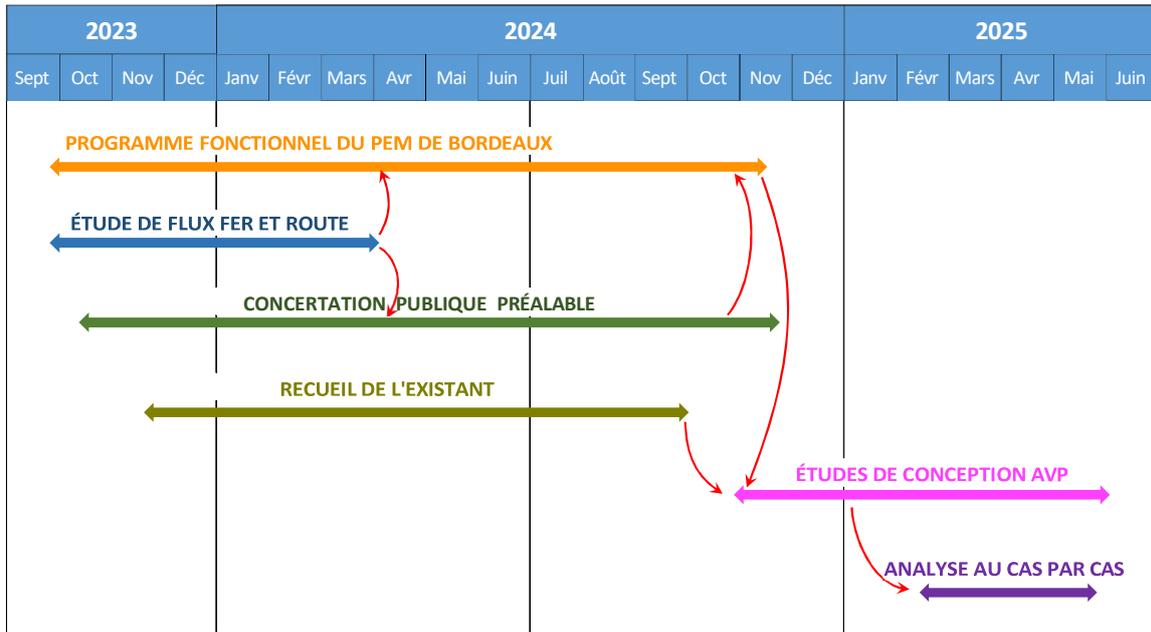


Niveau parvis



Niveau sous-sol

### Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de la phase AVP



Annexe 4  
Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Versements prévisionnels	Montant HT	Montant TTC
1 <sup>er</sup> appel de fonds (20%)	81 000 €	97 200 €
2 <sup>ème</sup> appel de fonds (60%)	243 000 €	291 600 €
3 <sup>ème</sup> appel de fonds (20%)	81 000 €	97 200 €
Total	405 000€	486 000 €



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, Président dûment habilité à l'effet des présentes par la délibération n°XXXX en date du XX/XX/XXXX ;

Ci-après désignée « Bordeaux Métropole »

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030,00 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 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 :

<b>Etudes et travaux</b>	<b>Coûts Hors Taxes</b>
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 €
<b>Coût total (Hors Taxes- CE 06/2023)</b>	<b>488 000 €</b>

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 :

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

## 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	<b>90 000 €</b>	18 000 €	20%	54 000 €	60%	18 000 €	20%
Bordeaux Métropole	<b>90 000 €</b>	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.

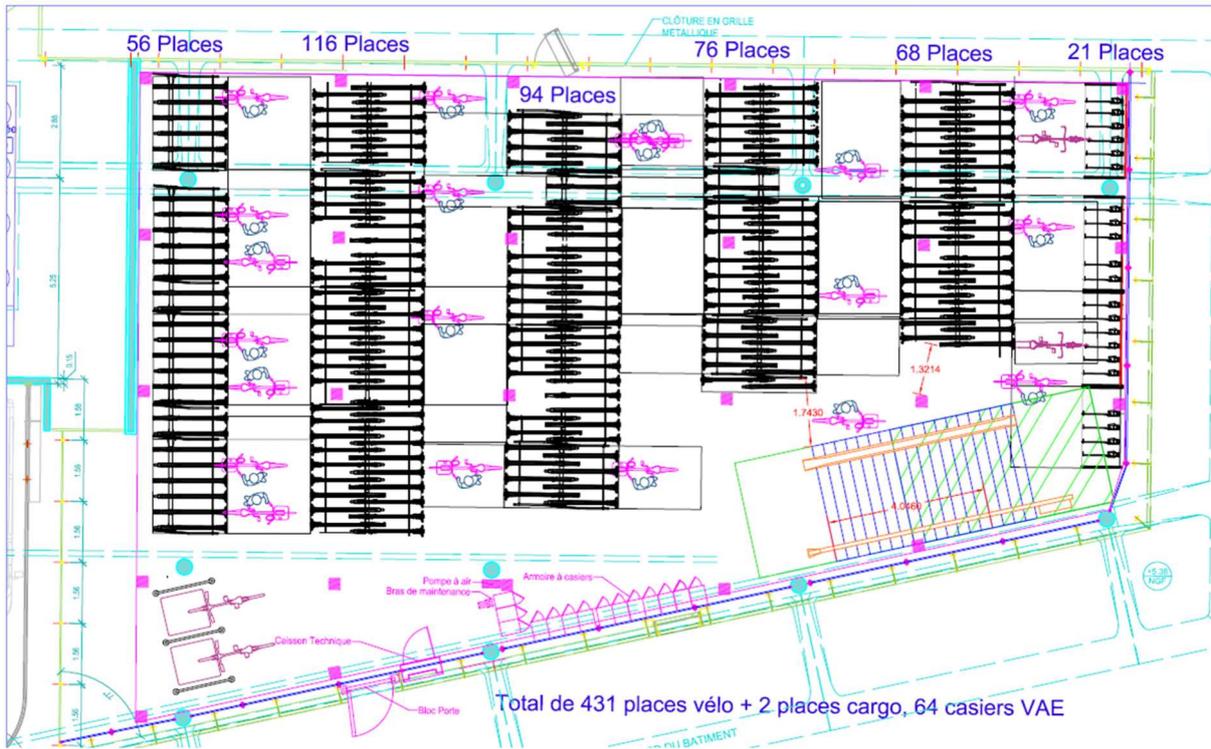
À Bordeaux, le .....

Pour la Région Nouvelle Aquitaine  
Alain ROUSSET  
Président

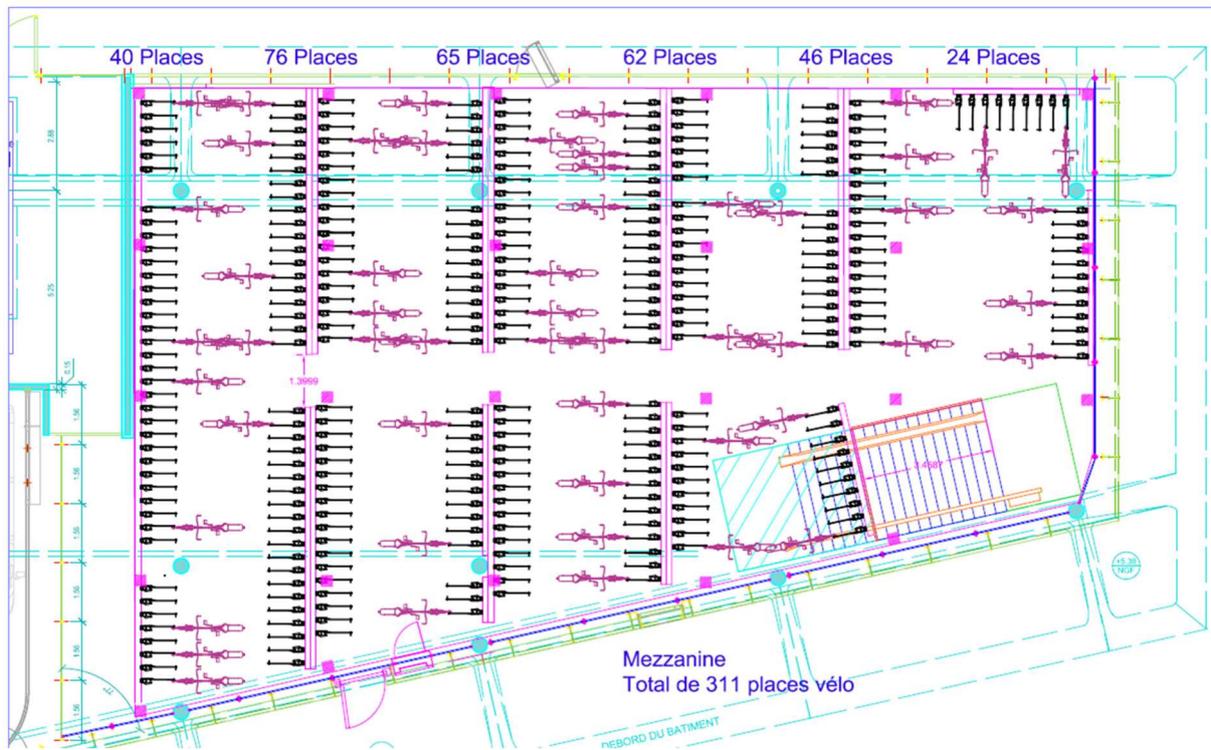
Pour Bordeaux Métropole  
Christine BOST  
Présidente

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

