



PROJET

POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

DE BORDEAUX SAINT JEAN

**CONVENTION RELATIVE A LA REALISATION ET
AU FINANCEMENT D'UNE ETUDE DE FLUX**

DOCUMENT PROJET

ENTRE

Le CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE dont le siège est situé Hôtel de Région - 14, rue François de Sourdis - 33 077 Bordeaux cedex, représenté par M en vertu de la délibération approbative du Conseil Régional en date du

Ci-après désigné : “ le **CRA** ”.

ET

Le CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle- 33074 Bordeaux Cedex, représenté par M en vertu de la délibération approbative du Conseil Général en date du

Ci-après désigné: “ le **CG33** ”.

ET

La COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle- 33076 Bordeaux Cedex, représenté par son président, Monsieur Vincent FELTESSE en vertu de la délibération approbative n° du Conseil Communautaire en date du 29/05/2009

Ci-après désignée: “ la **CUB** ”.

ET

La VILLE DE BORDEAUX dont le siège est situé à l'Hôtel de Ville – Place Pey Berland - 33000 BORDEAUX, représenté par par M en vertu de la délibération approbative du Conseil Municipal en date du

Ci-après désignée: “ la **VILLE** ”.

ET

La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS (SNCF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, dont le siège est à PARIS (14ème), 34 rue du Commandant René Mouchotte, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le numéro B 552 049 447,
Agissant au nom de l'ETAT en vertu de l'article 20 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, modifiée par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public “ RESEAU FERRE DE FRANCE ” en vue du renouveau du transport ferroviaire (article 14).
Représentée par Madame Sophie BOISSARD, Directrice Gares et Connexion domicilié à , dûment habilité à cet effet

Ci-après désignée : “ la **SNCF** ”.

PREAMBULE

La gare de Bordeaux St Jean enregistre aujourd'hui un trafic annuel de l'ordre de 9 Millions de voyageurs. Elle est desservie par une ligne de Tramway, 3 lignes de bus urbains, des liaisons de cars interurbains et une station de taxis.

Le pôle multimodal dont les travaux seront achevés en 2011, disposera d'un parking souterrain de 400 places complété par un parking au sol de 200 places à Belcier, de 2 arrêts minutes (sous le parvis et à Belcier) ainsi que 300 emplacements pour vélos dont 200 abrités.

Un parking provisoire de 430 places sera ouvert fin 2009, rue d'Armagnac à Belcier.

La perspective de réalisation de grands projets ferroviaires (Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique qui placera Bordeaux à 2h00 de Paris en 2015, Grands Projets Sud Ouest vers Toulouse et l'Espagne en 2020) et la forte croissance prévisible de l'activité TER, devrait permettre d'atteindre un doublement du trafic en 2020, soit 18 à 20 Millions de voyageurs.

Dans ce contexte intimement lié à l'opération EURATLANTIQUE projet majeur de renouvellement urbain pour l'agglomération bordelaise, se pose incontestablement la question du dimensionnement des équipements et des infrastructures nécessaires au pôle d'échange de St Jean à l'horizon 2016.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de permettre le financement et la réalisation d'une étude destinée à disposer d'une photographie des flux dans la configuration actuelle de la gare St Jean, et d'estimer leur évolution prévisible ainsi que les besoins en stationnement à l'horizon 2020.

Elle cadre les obligations réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation de l'étude.

ARTICLE 2 – FINALITES DE L'ETUDE A REALISER

Cette étude devra :

1. Présenter la photographie actuelle des flux arrivant en gare:

- Evaluer la répartition modale des usagers (tram, bus, cars, voitures, vélos.....). ainsi que les flux en volume par accès
- Apporter une analyse quantitative et modale de la provenance géographique et la destination des personnes fréquentant la gare,
- Effectuer un comptage des stationnements (licites et illicites) et estimer leurs durées pour connaître la structure de la demande par secteur.

2. **Transcrire ces résultats selon une projection à 2016** afin de présenter une vision prospective de l'évolution des parts modales de desserte de la gare, l'origine des voyageurs et leurs besoins en stationnement différenciés (courte et longue durée).

ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude objet de la présente convention. Elle est responsable de sa réalisation

ARTICLE 4 – DESCRIPTION DE L'ETUDE

L'étude comportera trois parties :

4.1 – ENQUETES

4.1.1 –Intermodalité et déplacements

> Objectif de l'enquête

L'objectif de cette enquête est de connaître les flux en gare :

- Quantitativement : les comptages permettent de connaître la distribution horaire et d'avoir un référentiel quantitatif de base pour les redressements et les extrapolations des enquêtes qualitatives.

Et

- Qualitativement : les origines/destinations, la répartition modale, les échanges entre les différents modes...

> Le périmètre d'enquête

L'enquête se déroule dans le bâtiment voyageurs et au niveau des accès à la gare

> Données de l'enquête intermodalité

Ils permettront d'identifier :

- La raison de présence en gare
- Les modes de diffusion depuis la gare (marche à pied, tramway, bus, voiture conducteur, voiture passager, deux roues...)
- La commune d'origine en rabattement sur la gare ;
- Le motif du déplacement ;
- La fréquence du déplacement.

4.1.2 Stationnement

> Objectif de l'enquête

L'enquête de stationnement permettra de connaître sur les parkings et les voiries autour de la gare, la part de véhicules stationnant pour une raison liée au pôle, et leur durée de stationnement. L'enquête permettra également de connaître le taux d'occupation des places et la part de stationnement ventouse. Cette enquête permet une analyse très fine du stationnement, par place et par heure. les besoins actuels de stationnement lié au pôle gare (stationnement courte et longue durée) pourront être quantifiés.

> Le périmètre d'enquête

L'enquête stationnement se fera sur le périmètre défini par le tracé bleu sur le plan en annexe 1.

> Données de l'enquête stationnement

Elle permettra, de connaître,

- les taux d'occupation ;

DOCUMENT PROJET

- les taux d'interdit, situation de congestion ou non ;
 - les taux de rotation ;
 - la durée moyenne de stationnement.
 - La durée moyenne de stationnement heure par heure (de 1h00 à 14h00) ;
 - La structure de la demande : diurne, résident, pendulaire, occasionnel, etc.
- Le bilan offre / demande actuelle sera traduit globalement et dans le détail par secteur

4.2 – DIAGNOSTIC ET EVALUATION DES BESOINS des loueurs, des taxis et du système d'autopartage

- Des entretiens seront réalisés avec les agences de **location**, destinés à recueillir les données nécessaires à l'étude, de décrire leurs problématiques respectives et d'exprimer leurs attentes et demandes par rapport au projet du futur pôle
- Un Benchmark du besoin des loueurs dans d'autres gares similaires

- Une enquête terrain sera menée spécifiquement pour les **taxis** afin de mesurer :
 - le nombre de véhicules taxis stationnés par tranches horaires,
 - les volumes de voyageurs à la montée ou descente des véhicules de taxis.

Ces résultats permettront d'estimer le dimensionnement des équipements nécessaires au bon fonctionnement du mode taxis.

- Un benchmark concernant le système **d'autopartage** :
 - au niveau des fonctionnalités/caractéristiques,
 - et au niveau du dimensionnement...
 - dans les gares (françaises ou étrangères) similaires à celle de Bordeaux.

4.3 – VISION PROSPECTIVE

4.3.1 Une analyse comparative : Benchmark pour des sites comparables

Les sites qui feront l'objet du benchmark seront

Marseille, Strasbourg, Nantes, Rennes et Lyon dans le but d'analyser les modalités d'articulation entre les 2 gares de cette agglomération.

Il s'agit de recueillir les éléments suivants :

- Les modifications effectuées en gare pour anticiper l'augmentation de trafic voyageurs (nouveau parking, agrandissement du Bâtiment Voyageurs, quai supplémentaire,...) ;
- Les effets positifs et négatifs, au niveau des flux voyageurs et routiers, des services, de l'accueil voyageurs, de la capacité d'accueil des équipements (parking, bâtiment voyageurs, quais bus/cars), etc ;
- Dans le cas de l'arrivée d'une LGV en gare, les données de trafic avant et après LGV.

4.3.2 Analyse de l'évolution de la demande

A partir des données suivantes :

- Données de fréquentation existantes transmises par les partenaires, pour les différents modes ;
- Données de trafic prévisionnelles sur le mode ferroviaire, tant sur l'offre TER que TGV ;
- Données d'enquêtes d'intermodalité permettant de connaître les volumes de flux d'échanges entre les modes.

A partir de ces dernières, des scénarios d'évolution de la fréquentation du pôle seront estimés.

Ils tiendront compte également :

- Des évolutions attendues selon une projection des tendances observées par rapport aux prévisions de trafic sur le mode ferroviaire ;
- Des tendances actuelles (les effets de « mode » comme l'utilisation croissante du vélo, les impacts liés à la conjoncture économique telle que le prix du pétrole, le Grenelle de l'environnement...).

DOCUMENT PROJET

Par rapport aux chiffres de fréquentation futurs obtenus, sera dressé un inventaire des impacts prévisibles sur les différents modes de transport et sur la capacité en équipements pour chaque mode en présence.

Concernant le stationnement, les prévisions d'évolution de la demande, seront complétées en intégrant les impacts des éventuels projets urbains sur la fréquentation des quartiers limitrophes du pôle (tels que la future salle de spectacles Aréna à Floirac...).

4.3.3 -Projections structurantes de trafic impactant la gare de Libourne »

Cette partie permettra :

- d'appréhender les conséquences pour Libourne de la dégradation relative de l'offre de déplacement vers Paris à partir de cette gare en raison du nouveau tracé de la LGV ;
- et de formuler des recommandations pour minimiser cet impact négatif.

ARTICLE 5 – RENDU DE L'ETUDE

Le rapport comprendra des résultats d'enquêtes sous forme de tableaux, graphiques et cartographies commentés. Il sera constitué:

- de rapports d'étape réalisés à chaque phase de l'étude présentés en Comité technique sous forme de powerpoint, comme support d'animation de la réunion.
- d'un document de synthèse et sa traduction sous format powerpoint de présentation à la fin de l'étude après validation des commanditaires.

ARTICLE 6 – DUREE DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de l'ensemble de l'étude est de 3 mois .

ARTICLE 7 – SUIVI DE L'EXECUTION DE L'ETUDE

Comité Technique:

Le suivi de l'étude est assuré par un comité technique composé d'au moins un représentant de chacun des co-signataires de la présente convention.

Il se réunira deux fois après le lancement de l'étude :

- une première fois ,pour une présentation des premiers résultats des enquêtes (phase 1 de l'étude)
- une seconde fois, en fin d'étude, pour présentation du dossier complet.

Comité de Pilotage :

Il sera assuré par les signataires de la présente convention ou leurs représentants. Il pourra se réunir autant que de besoin pour un point puis pour une présentation des résultats de l'étude.

ARTICLE 8 – FINANCEMENT DE L'ETUDE

Le montant de l'étude est fixé forfaitairement à **84 200 € hors taxes**, soit **100 703,20 € TTC**.

DOCUMENT PROJET

Le budget est détaillé en annexe 2 à la présente.

ARTICLE 9 – DISPOSITIONS FINANCIERES

9.1 Principe de financement

Les partenaires signataires de la présente s'engagent à se répartir équitablement le financement de l'étude selon les modalités suivantes :

Financier	Montants en € (HT)	Montants en € (TTC)
CRA	16 840	20 140,64
CG33	16 840	20 140,64
CUB	16 840	20 140,64
VILLE	16 840	20 140,64
SNCF	16 840	20 140,64
TOTAL	84 200	100 703,20

9.2 Modalités de versement

Après rendu de l'étude, la SNCF procèdera aux appels de fonds auprès des autres financeurs, sur présentation de facture, selon les montants définis à l'article précédant, en considérant un taux de TVA de 19,6 % :

Les sommes dues à la SNCF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de la SNCF.

9.3 Recouvrement

Les co-financeurs se libèrent des sommes dues au titre la présente convention par virement bancaire au compte la SNCF :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF					

9.4 Domiciliation de la facturation

CRA	
------------	--

CG33	
CUB	<u>Recettes de finances de la CUB</u> Esplanade Charles de Gaulle 33076 BORDEAUX CEDEX
VILLE	

ARTICLE 10 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la consistance de l'étude donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

En cas de non respect par l'une des parties de ses engagements au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute 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.

Sur la base d'un décompte général des dépenses engagées à la date de résiliation, la SNCF procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs.

ARTICLE 11 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

L'étude réalisée dans le cadre de la présente convention est la propriété du maître d'ouvrage.

Elle est restituée, sous la forme d'un dossier complet remis en 3 exemplaires papier aux financeurs et un exemplaire numérique.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les dossiers d'études, les documents et supports d'information éventuels mentionneront de façon spécifique les logos des co-financeurs.

ARTICLE 12 – MESURES D'ORDRE

La présente convention prend effet à la date de signature du dernier signataire. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

ARTICLE 13 – LITIGES

En cas de litige résultant de l'application de la présente convention, les parties se réservent le droit de saisir le Tribunal Administratif de Bordeaux.

ARTICLE 14 – ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leurs sièges respectifs

La présente convention est établie en cinq exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A....., le

Pour le CRA

Pour le CG33,

Pour la CUB

Pour la Ville

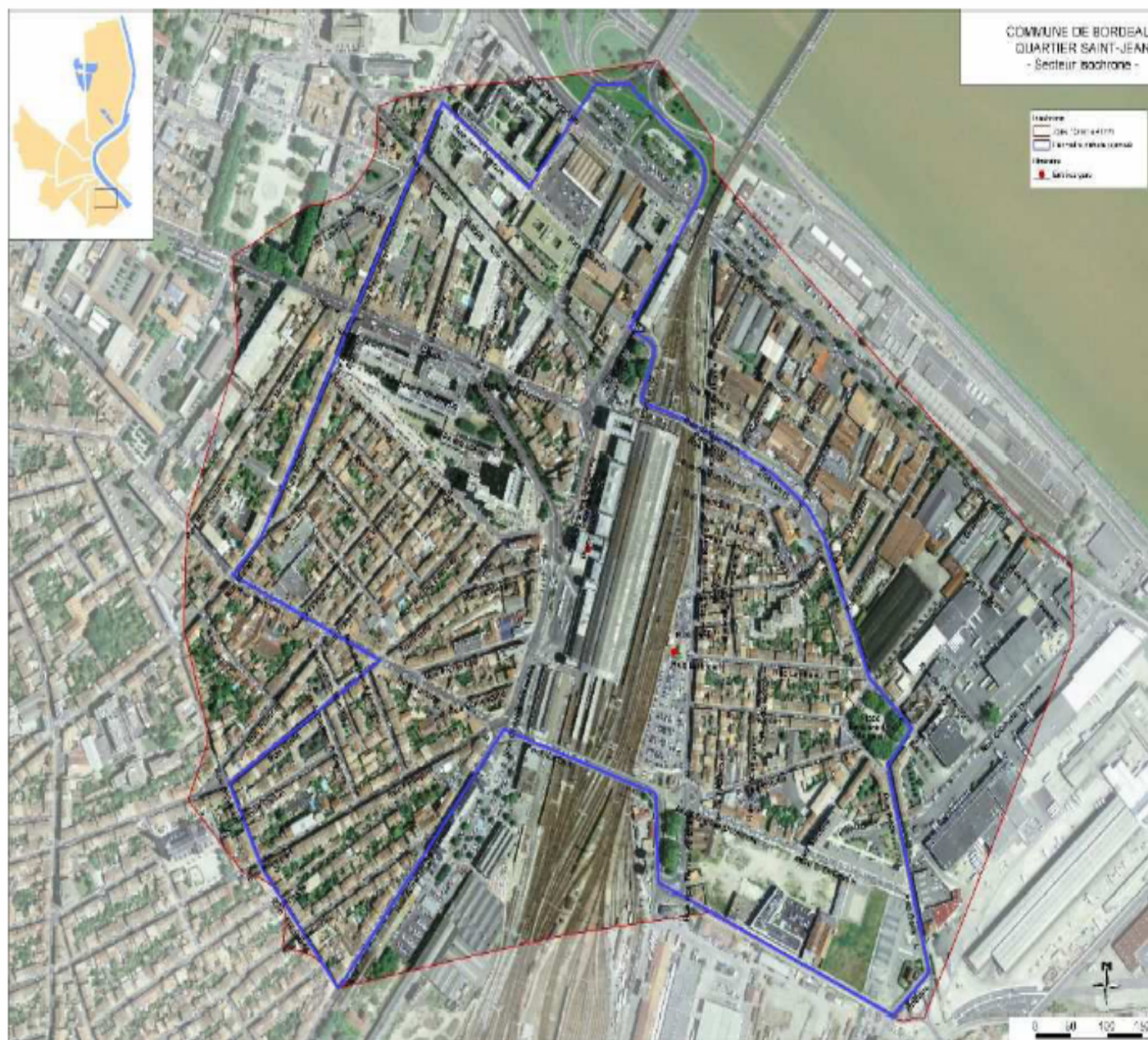
Pour la SNCF

Annexe1 : plan du périmètre de l'enquête stationnement

Annexe 2 : Budget détaillé de l'étude

Annexe 1

PLAN DU PERIMETRE DE L'ENQUETE STATIONNEMENT



DOCUMENT PROJET

Annexe 2

BUDGET DETAILLE DE L'ETUDE

	Détail du coût de l'enquête en gare						Nb. de Jours Total	Coût par Tâche en €
	Directeur d'études 1 075 €	Chargé de projet / expert 800 €	Chargé d'études / cartographe 660 €	Encadrants Externes 440 €	Enquêteurs 220 €			
Réunion de lancement								1 267.5
1 réunion	0.5	0.5	0.5			2		1 267.5
Préparation des enquêtes								3 440.0
Formalisation des questionnaires, édition des questionnaires, recrutement des enquêteurs, organisation des journées d'enquête		1	4			5		3 440.0
ENQUETE D'INTERMODALITE								23 975.0
Jeudi : comptage de 6h à 22h00								
- Equipe 1 : 22 enquêteurs pendant 6h + 1 h de formation			7h d'enquête x 22 enquêteurs x (220€/8)			-		4 235.0
- Equipe 2 : 22 enquêteurs pendant 5h + 1 h de formation			6h d'enquête x 22 enquêteurs x (220€/8)			-		3 630.0
- Equipe 3 : 22 enquêteurs pendant 5h + 1 h de formation			6h d'enquête x 22 enquêteurs x (220€/8)			-		3 630.0
Jeudi : intermodalité de 17h00 à 22h00								
- Equipe 4 : 25 enquêteurs pendant 5h + 1 h de formation			6h d'enquête x 25 enquêteurs x (220€/8)			-		4 125.0
Vendredi : comptage de 17h00 à 22h00								
- Equipe 3 : 22 enquêteurs pendant 5h + 1 h de formation			6h d'enquête x 22 enquêteurs x (220€/8)			-		3 630.0
Vendredi : intermodalité de 17h00 à 22h00								
- Equipe 4 : 25 enquêteurs pendant 5h + 1 h de formation			6h d'enquête x 25 enquêteurs x (220€/8)			-		4 125.0
ENQUETE DE STATIONNEMENT + TAXIS								20 680.0
Vendredi : comptage et face-à-face de 6h00 à 22h00 sur 15 secteurs de stationnement								
- Equipes 5, 6 et 7 : 15 personnes sur 6 h de comptages + 1h de formation			7h d'enquête x 15 enquêteurs x 3 équipes x (220€/8)					8 662.5
- Equipes 8, 9 et 10 : 15 personnes sur 8 h d'enquêtes face à face et 1h de formation			9h d'enquête x 15 enquêteurs x 3 équipes x (220€/8)					11 137.5
Vendredi : comptage de 6h00 à 22h00 sur la zone des taxis								
- Equipe 11 et 12 : 2 personnes sur 8 h de comptages + 1h de formation			8h d'enquête x 2 enquêteurs x 2 équipes x (220€/8)					880.0
Encadrement des enquêtes								19 540.0
3 Encadrants EFFIA MTI pour jeudi			3			3		1 980.0
6 Encadrant EFFIA MTI pour vendredi			6			6		3 960.0
6 Encadrants Externes pour jeudi			8h d'enquête x 6 encadrants x 440€			-		2 640.0
12 Encadrants Externe pour vendredi			8h d'enquête x 12 encadrants x 440€			-		5 280.0
Relecture, saisie, traitement des données et analyse		0.5	8			8.5		5 680.0
Diagnostic et évaluation des besoins des loueurs, des taxis et du système d'autopartage								4 100.0
Les loueurs (diagnostic avec entretiens, évaluation des besoins et benchmark sommaire)			3			3		1 980.0
Les taxis (partie identification des besoins)			1			1		660.0
L'autopartage (benchmark)		1	1			2		1 460.0
Volet prospectif								4 500.0
Analyse comparative des sites analogues		0.5	3			3.5		2 380.0
Analyse des projections structurantes de trafics		1	2			3		2 120.0
RAPPORT								5 560.0
Rédaction du rapport, réalisation du document communiquant, prise en compte des remarques émises au cours des différentes réunions.		2	6			8		5 560.0
REUNIONS								1 737.5
3 réunions	0.5	1.5				2		1 737.5
Nb de jours Total	1.0	8.0	37.5	-	-	45.0		
Coût par statut en €	1 075.0	6 400.0	24 750.0	7 920.0	44 055.0			
							Coût Total H.T. Général en €	84 200.0
							TVA - 19,6%	16 503.20
							Coût Total T.T.C. Général en €	100 703.20

ETUDE DE FLUX EN GARE DE BORDEAUX ST-JEAN

ANNEXE 1 – Compte rendu financier de l'action

Ce document doit obligatoirement être transmis avant toute nouvelle demande de subvention. Il doit être accompagné de deux annexes. Ces trois documents doivent être certifiés exacts par le président ou toute personne habilitée à représenter l'organisme et retournés dans les 6 mois suivant la fin de l'exercice pour lequel la subvention a été attribuée.

CHARGES	Prévu	Réalisé	%	PRODUITS	Prévu	Réalisé	%
Charges directes affectées à l'action				Ressources directes affectées à l'action			
60 Achat Prestations de services Achats matières et fournitures 61 Services extérieurs Locations immobilières et mobilières Entretien et réparation Assurance Documentation Divers 62 Autres services extérieurs Rémunérations intermédiaires et honoraires Publicité, publication Déplacements, missions Services bancaires, autres 63 Impôts et taxes Impôts et taxes sur rémunération Autres impôts et taxes 64-Charges de personnel Rémunération des personnels Charges sociales Autres charges de personnel 65 Autres charges de gestion courante 66 Charges financières 67 Charges exceptionnelles 68 Dotation aux amortissements				70 Vente de produits finis, prestations de services, marchandises 74 Subventions Etat Région Département Cub Communes Organismes sociaux Fonds européens CNASEA (emplois aidés) Autres aides, dons ou subventions affectées 75-Autres produits de gestion courante 76 Produits financiers 78 Reports Ressources non utilisées d'opérations antérieures			
Charges indirectes affectées à l'action				Ressources indirectes affectées à l'action			
Charges fixes de fonctionnement Frais financiers Autres							
TOTAL DES CHARGES				TOTAL DES PRODUITS			
86 Emplois des contributions volontaires en nature Secours en nature Mise à disposition gratuite de biens et prestations Personnel bénévole				87 Contributions volontaires en nature Bénévolat Prestations en nature Dons en nature			
TOTAL				TOTAL			

Annexe 1 au compte rendu financier

Quelles sont les raisons, les explications des écarts éventuels entre le budget prévisionnel de l'action et le budget réalisé ?

Quelles ont été les règles de répartition des charges indirectes affectées à l'action (tableau indiquant les critères utilisés pour la répartition des charges communes entre le budget principal et le compte rendu financier de l'action)

Annexe 2 au compte rendu financier

Quelles ont été les actions entreprises ?

Quels sont les résultats obtenus par rapport aux objectifs initiaux ?

Je soussigné(e), (nom et prénom) .

représentant(e) légal(e) de l'organisme ,

certifie exactes les informations du présent compte rendu et de ses annexes

Fait, le : | | | | | | | | | | à

Signature :