

Version 20 septembre 2010

**Restructuration de la gare de Bordeaux
Saint Jean à moyen et long terme**

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE
AUX ETUDES DU PROGRAMME ET DE
L'ESQUISSE DE L'OPERATION**

Entre:

- **l'Etat** (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, représenté par Monsieur Dominique SCHMITT, Préfet de la Région Aquitaine,
Ci-après désigné « l'Etat »,
 - **le Conseil Régional d'Aquitaine**, représentée par Monsieur Alain ROUSSET, Président, en vertu de la délibération de la Commission Permanente du....
Ci-après désignée « la Région »,
 - **l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique**, représenté par Monsieur Philippe COURTOIS, Directeur général, en vertu de l'arrêté ministériel du 26 mars 2010,
Ci-après désigné « l'EPA Bordeaux Euratlantique »,
 - **la Communauté Urbaine de Bordeaux**, représentée par Monsieur Vincent FELTESSE, Président, en vertu de la délibération de la Commission Permanente du....
Ci-après désignée « la CUB »,
 - **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPE, maire, en vertu de la délibération du Conseil Municipal du....
Ci-après désignée « la Ville de Bordeaux»,
- Réseau Ferré de France**, établissement public à caractère industriel et commercial immatriculé au registre du commerce de Paris sous le N° B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège est 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL, le président de RFF, ayant donné délégation de signature à Monsieur Bruno DE MONVALLIER, directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes
Ci-après désigné « RFF »,
- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, , Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du Commerce de Paris sous le numéro RCS B 552 049 447 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris XIVème, 34 rue du Commande Mouchotte, représentée par Madame Sophie BOISSARD, Directrice Générale Déléguée Gares & Connexions, agissant au nom et pour le compte de ladite Société et dûment habilitée à cet effet,
Ci-après désignée « SNCF » ou « Gares&Connexions»

Ci-après dénommés ensemble « les cofinanceurs de l'étude».

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

1 Contexte

Une ambition urbaine de l'ensemble des cofinanceurs de l'étude autour de la gare de Bordeaux Saint Jean

En adéquation avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, la gare de Bordeaux St-Jean sera desservie à l'horizon 2016 par la LGV Tours - Bordeaux, puis par les Grands Projets du Sud Ouest (LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne), dans la perspective desquels il est envisagé un **doublément du trafic à l'horizon 2020** (9 millions de voyageurs/an en 2009 – 18 à 20 millions de voyageurs/an en 2020), prévision qui sera affinée dans le cadre de la présente démarche. Pour faire face à cette augmentation du trafic, une adaptation des services et des infrastructures va être nécessaire.

Au regard de ces projets structurants pour l'Aquitaine s'est dégagé un consensus entre l'ensemble des cofinanceurs de l'étude pour faire de la gare de Bordeaux une centralité affirmée aux différentes échelles du territoire.

Après une première étape d'aménagement accompagnant l'arrivée de la ligne C du tramway en gare de Bordeaux et qui a transformé la gare Saint Jean en un véritable pôle d'échanges multimodal, opération financée par la CUB, la Région, le Département et la SNCF, l'ensemble des cofinanceurs a décidé de lancer une série d'études et de réflexions afin d'anticiper le développement des trafics ferroviaires et l'arrivée des LGV, et d'optimiser le fonctionnement global pour une requalification la gare de Bordeaux.

Ainsi, la Communauté Urbaine de Bordeaux a mené une réflexion sur la requalification du développement économique du quartier Belcier et de l'îlot Armagnac, à travers notamment la création d'un pôle d'affaires s'inscrivant dans une stratégie plus globale :

- Désenclavement du Sud de la gare
- Réalisation du franchissement Jean-Jacques Bosc
- Préservation du quartier Belcier
- Restructuration de l'îlot Armagnac, de l'îlot Amédée-Saint-Germain.

A cet égard, le Plan local d'urbanisme communautaire définit les orientations d'aménagement suivantes pour le quartier Saint-Jean Belcier :

Ce quartier est défini comme étant « *un vaste territoire complexe et composé d'anciens quartiers populaires et de grandes emprises d'activités à restructurer pour anticiper l'arrivée du TGV et le développement concomitant d'un futur quartier d'affaires* ».

Il est précisé que « *Trois enjeux majeurs recouvrent la restructuration à terme du quartier Belcier :*

- *anticiper sur l'arrivée du TGV à deux heures de Paris pour développer un véritable projet de quartier autour d'un pôle tertiaire, en privilégiant les capacités constructives et l'accessibilité sud à la gare,*
- *Renforcer le poids démographique du quartier en s'appuyant sur le potentiel foncier ferroviaire libérable à moyenne échéance,*

-Développer l'activité du marché d'Intérêt national en tant que site économique d'intérêt métropolitain »,

et l'amélioration de ses accès depuis le sud de l'agglomération par le prolongement de la rue d'Armagnac ».

Le quartier Saint Jean Belcier s'inscrit dans une opération d'aménagement plus vaste, reconnue Opération d'intérêt national (« OIN ») par décret du 5 novembre 2009. Se développant sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, ce projet d'aménagement doit faciliter le positionnement européen de la métropole bordelaise par l'émergence d'une nouvelle centralité économique et tertiaire et contribuer à l'amélioration de l'attractivité de la métropole. C'est également une grande opération de production diversifiée de logements visant à proposer une offre en ville, proche de l'ensemble des services et des transports. L'opération d'aménagement est en effet centrée sur la construction d'un pôle multimodal de transports dans et autour de la gare Saint-Jean, de niveau métropolitain et européen. La première phase opérationnelle de ce projet d'aménagement prendra corps par la création d'une Zone d'aménagement concerté de 170 ha environ autour de la gare Saint-Jean. Un concours d'urbanistes a été lancé dans ce cadre par l'EPA Bordeaux-Euratlantique le 20 avril 2010.

Au cœur de ce territoire, la gare de Bordeaux Saint-Jean fait l'objet d'un projet de requalification, avec des études particulières pour répondre à la croissance attendue du trafic, aux exigences de la législation en matière d'accessibilité, aux fonctionnalités et services liés à son rôle de pôle d'échanges multimodal majeur.

La Région Aquitaine élabore un Plan de développement du Ter Aquitaine à moyen et long terme en liaison avec la mise en service progressive des LGV tant au nord qu'au sud de Bordeaux ; développement ayant un impact sur les flux de voyageurs en gare de Bordeaux et l'organisation des échanges notamment avec les quais dits «Ter ».

Dans le cadre des études inscrites au Contrat de Plan 2000 – 2006, l'Etat, la Région, RFF et SNCF ont conduit une analyse des conditions d'exploitation de la gare Saint Jean à moyen et long terme selon la méthode dite d'analyse de la valeur.

Suite à la finalisation avec la SNCF du schéma directeur du patrimoine ferroviaire du complexe ferroviaire de Bordeaux, Réseau Ferré de France analyse les conditions d'exploitation de la gare de Bordeaux Saint Jean à moyen et long terme en liaison avec le cadencement généralisé du réseau ferré national et la croissance des trafics escomptés à moyen et long terme, tant voyageurs que marchandises. Dans ce cadre, une étude du graphique d'occupation des voies à quai et de la capacité de remisage du matériel roulant aux horizons considérés vient d'être menée au titre du contrat de projet 2007 – 2013.

Le Conseil Général de la Gironde prépare la mise en place d'un système d'information voyageurs de son réseau Transgironde coordonné avec les horaires des réseaux Tbc de la CUB et Ter Aquitaine, en complément de sa politique d'intermodalité et de connexion de ses lignes aux pôles d'échanges, parmi lesquels figure le pôle multimodal Saint Jean.

Dès 2007, la SNCF dans le cadre de ses responsabilités de gestionnaires de gares, a souhaité engager une réflexion d'ensemble afin de se préparer à la mise en service des LGV, dans le prolongement des travaux effectués autour du bâtiment historique de la gare.

En 2009, a été créée Gares et Connexions, nouvelle branche autonome de la SNCF en charge de la gestion et du développement des 3000 gares du réseau ferré national. Cette dernière souhaite affirmer la dimension intermodale et urbaine des gares en coopération avec l'ensemble des acteurs concernés.

2 Les réflexions préalables à l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean

Un premier projet élaboré par la SNCF, à sa propre initiative, s'inscrivait dans une réflexion élargie au quartier Belcier intégrant une ouverture sur la Garonne et des accès depuis les quais et la rue d'Armagnac, une voie liaison douce vers la passerelle et une densification côté Belcier.

Suites aux premières présentations de ce projet faites à l'été 2008 à l'ensemble des partenaires, une deuxième étape du projet a débuté. Il a été demandé à Gares et Connexions de modifier son approche de projet en raison des études d'urbanisme qui allaient être lancées dans le cadre de l'OIN Bordeaux-Euratlantique.

Gares et Connexions a repris la démarche en ce sens en s'arrêtant aux limites du pôle d'échanges multimodal et de ses accès, et s'est attachée à présenter un projet suivant un phasage qui soit compatible avec la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à l'horizon 2016 tout en conservant les principes du projet initial.

3 Une convention de financement pour l'élaboration du Programme et de l'Esquisse* de l'opération

Le 5 février 2010, les partenaires ont pris connaissance du projet cible proposé par Gares&Connexions, et ont convenu de formaliser leur partenariat et la démarche de projet dans une convention de financement, sur la base de ces éléments de cadrage, en vue de préciser la faisabilité de l'opération aux différentes étapes envisageables.

L'objet principal de cette convention est de déterminer le contenu et l'organisation du Programme et de l'Esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme :

- mise en service de la ligne à grande vitesse Tours – Bordeaux,
- mise en service des Grands Projets du Sud Ouest (Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse),
- à long terme avec l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature.

Cette étude doit permettre de définir précisément les besoins à satisfaire et le développement du projet à chaque étape, tant au niveau de sa faisabilité technique et financière, qu'en ce qui concerne le phasage de sa réalisation. Elle précisera, par ailleurs, les mesures conservatoires à prendre à chaque étape permettant de réaliser en temps utile l'étape suivante.

Ces études devront, bien évidemment, se nourrir de l'ensemble des études et réflexions des cofinanceurs de l'étude déjà réalisées ou en cours.

La présente convention de financement s'appuie sur une volonté partagée des cofinanceurs de l'étude signataires de s'associer dans une démarche de projet pour répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité et de programmation, en plus des besoins capacitaires liés à la mise en service des projets de LGV convergeant vers Bordeaux et au développement des trafics régionaux .

*Esquisse : étude architecturale, technique et financière de niveau Esquisse pour le pôle d'échanges multimodal, et de niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires), ci-après dénommée l'Esquisse.

ARTICLE 1ER : OBJET

La présente convention a pour objet de préciser les engagements réciproques de chacune cofinanceur de l'étude relatifs aux modalités de réalisation et de financement des études du programme et de l'Esquisse* de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE L'ETUDE

Le périmètre de l'étude de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est précisé dans le cahier des charges annexé à la présente convention. Il est précisé que l'étude portera sur le seul périmètre opérationnel et s'intégrera dans le périmètre de réflexion concerté plus large, incluant l'ensemble des articulations du périmètre opérationnel avec son quartier dans la mesure où elles définissent les conditions d'accès au site.

ARTICLE 3 : CONSISTANCE DE L'ETUDE

3.1 Principes

Les cofinanceurs de l'étude s'accordent pour que les études visées à la présente convention comprennent :

- la définition précise des besoins des partenaires à satisfaire par la gare de Bordeaux à court, moyen et long terme,
- un programme de l'opération qui réponde à l'ensemble de ces besoins et notamment aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes, suivi d'une étude spatiale qui permettra une première estimation financière pour chacune des étapes ci-dessous :
 - 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme,
 - 2) la mise en service des GPSO à moyen terme,
 - 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean due à la croissance des trafics de toute nature à long terme,
- une esquisse de l'opération (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires) avec un montant prévisionnel identifiant les coûts liés à chacun des besoins au delà des seules obligations de Gares et Connexions, et un phasage correspondant aux étapes citées ci-dessus,
- un plan d'affaires détaillé pour chaque étape,
- un planning prévisionnel de l'opération, détaillé par étape.

3.2 Objectifs et contenu des études

Le projet repose notamment sur différents objectifs parmi lesquels on peut citer :

- concevoir un ensemble cohérent et fonctionnel pour répondre à l'augmentation des flux de voyageurs et aux attentes nouvelles des usagers et exploitants de la gare à moyen et long terme, en veillant à garantir l'équité de traitement entre les futurs opérateurs ferroviaires,
- assurer l'accessibilité des usagers aux installations existantes et projetées tant internes qu'externes à la gare, au sens de la loi du 11 février 2005,
- renforcer l'intermodalité de la gare et son accessibilité extérieure,
- répondre aux besoins en stationnement de la gare à long terme,
- limiter le trafic VP (voitures particulières) aux riverains sur la longueur de la rue des Terres de Bordes, entre le pont du Guit et le pont en U, et permettre une sortie des

usagers du futur parking de la gare autorisant une séparation des flux suffisante pour assurer la cohérence avec le principe de site dédié aux transports en commun de cette rue,

- organiser la desserte de la gare à partir d'un accès VP du côté Armagnac,
- veiller à l'intégration architecturale du projet dans son environnement, dont le quartier Belcier,
- pérenniser une traversée publique dans la gare entre le quartier Belcier et le centre historique de Bordeaux,
- définir une programmation adaptée à cette nouvelle polarité urbaine et constituer un véritable espace urbain à proximité du pôle transport (commerces, services, stationnement, tertiaire ...),
- veiller à ce que l'économie du projet soit acceptable pour l'ensemble des opérateurs ferroviaires et des cofinanceurs de l'étude.

3.2.1 Le Programme de l'opération doit répondre à l'ensemble des objectifs et des attentes des cofinanceurs de l'étude et des différents maîtres d'ouvrage.

Les éléments de programme complèteront et préciseront les éléments de cadrage que Gares&Connexions a proposé dans le projet cible précité. Ils seront notamment définis après entretiens avec chaque cofinanceur de l'étude et s'attacheront à traduire leurs contraintes, leurs besoins et exigences.

Les éléments de programme devront permettre notamment de :

- préciser l'évolution attendue à moyen et long terme des flux de voyageurs purement ferroviaires,
- poser les principes de l'évolution des modes d'accès à la gare sur la base d'hypothèses d'évolution de l'offre pour chaque mode (piéton, vélo, auto, TC, ...)
- modéliser les flux de voyageurs et/ou riverains transitant dans la gare de Bordeaux en liaison avec l'augmentation du trafic voyageur à moyen et long terme et le développement urbain du quartier Belcier,
- proposer un redimensionnement des espaces, des circulations horizontales et verticales, des dispositifs de signalétique et communication, des services.
- veiller à assurer une meilleure accessibilité aux transports en commun et à la possibilité de mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté ferroviaire à long terme, distinguer clairement les espaces publics dédiés au transport du programme de valorisation (notamment commerciale) et assurer une parfaite lisibilité des différents accès aux quais et transports publics au travers de ces espaces,
- définir l'offre de stationnement nouvelle liée à la gare en précisant son affectation (places véhicules particuliers, places vélos, places loueurs, places autopartage...) et sa localisation au sein du périmètre opérationnel de l'étude, ainsi que l'offre de parking liée aux opérations de valorisation du triangle Belcier,
- définir une offre de service et de commerces adaptée à la fréquentation de la gare et aux besoins des voyageurs, voire des riverains, et respectant l'équité de traitement entre les différents opérateurs ferroviaires susceptibles d'intervenir à moyen et long terme en gare Saint Jean,
- prendre en compte les fonctionnalités futures de la rue des Terres de Bordes : rue transformée en site dédié pour les transports en commun avec circulation bidirectionnelle, circulation des voitures particulières admise pour les riverains, circulation vélos admise, aménagement de l'espace prévoyant des dispositifs permettant le stationnement et la circulation des autocars Transgironde, des autocars de substitution Ter Aquitaine, des bus internationaux, et des autocars de substitution SNCF, et permettant la sortie des usagers du futur parking de la gare, conçue en cohérence avec le principe de site dédié arrêté pour cette rue,
- assurer la qualité et la bonne visibilité de l'intermodalité en gare,

- faciliter les circulations des voyageurs en correspondance ou en interconnexion avec d'autres modes, par la création d'un lien entre les quais A,B,C et les autres quais ainsi qu'avec le parvis de la gare,
- développer un programme immobilier hôtels/commerces/bureaux/services sur la parcelle Belcier.

Pour chacune des étapes mentionnées au # 3.1, l'étude spatiale correspondant au programme mis au point permettra de réaliser une première estimation financière du projet avec un premier chiffrage différenciant, notamment, les espaces publics et les surfaces de valorisation (en particulier commerciales).

3.2.2 L'Esquisse (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires) du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean prévoira notamment un phasage de l'opération correspondant aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes :

- 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme,
- 2) la mise en service des GPSO à moyen terme,
- 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.

A ce stade, le montant prévisionnel du projet sera précisé pour chacune des trois étapes, incluant l'élaboration d'un plan d'affaires distinguant plus finement :

- i) les charges et les recettes liées aux différentes destinations des surfaces définies en conformité avec le programme en individualisant les coûts liés aux différents besoins à satisfaire au delà des obligations de Gares et Connexions,
- ii) des hypothèses de financement de l'opération basées sur des principes généraux de participation de Gares & Connexions liés notamment à ses obligations d'une part, à l'acceptabilité du niveau de la redevance transporteur par l'ensemble des opérateurs ferroviaires concernés d'autre part et au potentiel de valorisation du foncier SNCF.

Est annexé à la présente convention un cahier des charges des études qui fixe précisément le contenu du Programme et de l'Esquisse et la manière dont les cofinanceurs de l'étude vont travailler entre eux.

ARTICLE 4 : DELAIS

La mission d'études se déroulera sur 10 mois, phases de validations exclues, à compter de la signature de la convention par la dernière partie co-contractante, selon la décomposition précisée en annexe 3 du cahier des charges, qui fait apparaître l'enchaînement des différentes phases et les validations.

ARTICLE 5 : MAITRISES D'OUVRAGE

Sur le périmètre de la gare de Bordeaux, les maîtrises d'ouvrage identifiées sont :

- Gares et Connexions, sur le périmètre d'actifs de la SNCF,
- Réseau Ferré de France sur son périmètre d'actifs.

Compte tenu du caractère étendu du projet de requalification de la gare de Bordeaux et des responsabilités de gestionnaire de gares dévolues à Gares et Connexions, RFF confie à Gares et Connexions, qui l'accepte, l'exercice de la mission de maître d'ouvrage des études portant sur le périmètre d'actifs de RFF visées à la présente convention.

La mission de coordination générale des études est également confiée à «Gares & Connexions

Les cofinanceurs de l'étude s'accordent sur le fait que Gares et Connexions est chargé de la conduite du Programme et de l'Esquisse.

Dans le cadre de sa mission d'études et de coordination générale, Gares et Connexions s'appuie sur la société AREP qui assure la maîtrise d'œuvre de l'Esquisse.

Gares & Connexions fera appel également à tous sous traitants (bureaux d'études) de son choix pour mener toutes études complémentaires liées notamment à l'élaboration du programme et aux problématiques d'ingénierie ferroviaire qui s'avèreraient nécessaires à la conduite de sa mission.

ARTICLE 6 : SUIVI DES ETUDES

Gares et Connexions, dans sa mission de coordination générale des études, s'appuie sur deux comités : le comité de pilotage et le comité technique.

6.1 Comité de pilotage

Un comité de pilotage des études est mis en place.

Il comprend les partenaires co-financeurs de l'étude :

- o Le Préfet de la Région Aquitaine,
- o Le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,
- o Le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux,
- o Le Maire de Bordeaux,
- o Le Directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- o Le Directeur Régional Aquitaine Poitou Charentes de RFF,
- o la Directrice de SNCF/Gares et Connexions

En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs au présent protocole pourront être invités à participer au Comité de Pilotage.

Le comité de pilotage des études suit et valide le déroulement et le contenu des études tel que défini à l'article 3. Il veille, par ailleurs, à la cohérence d'ensemble du projet, en particulier à la bonne coordination avec le projet global d'aménagement urbain.

Il s'appuie sur le travail préparatoire effectué par le Comité Technique.

La présidence du Comité de Pilotage est assurée par le Préfet de la Région Aquitaine.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par la DREAL Aquitaine, avec l'appui de Gares et Connexions.

Le comité de pilotage se réunit :

- sur proposition de Gares et Connexions ou d'un autre cofinanceur avec un préavis d'un mois,
- à minima à chaque étape des études et pour présentation de leurs résultats,
- et en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude, sur des modifications du programme ou des délais des études.

En vue de la tenue du Comité de Pilotage, Gares et Connexions proposera à la DREAL Aquitaine un ordre du jour prévisionnel et les documents d'études associés, 15 jours minimum avant la date de réunion en vue de leur transmission à chacun des cofinanceurs de l'étude.

A l'issue du Comité de Pilotage, Gares et Connexions adresse à chaque cofinanceur de l'étude, dans un délai de 15 jours, un compte - rendu pour validation accompagné des documents présentés en réunion. Les observations seront adressées à la DREAL Aquitaine chargée de la diffusion du compte-rendu définitif.

6.2 Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation, de suivi et de validation des études. Il est composé d'un représentant de chacun des cofinanceurs de l'étude de la présente convention:

- d'un représentant de l'Etat,
- d'un représentant de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- d'un représentant du Conseil Régional d'Aquitaine,
- d'un représentant de la CUB,
- d'un représentant de la ville de Bordeaux,
- d'un représentant de RFF,
- d'un représentant de la SNCF /Gares et Connexions.

En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la présente convention pourront être invités à participer au Comité technique

Le Comité Technique a pour mission :

- d'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du Programme et de l'Esquisse,
- d'instruire et de valider techniquement le contenu et les différentes phases des études en fonction des orientations du Comité de Pilotage,
- de préparer les réunions du Comité de Pilotage, et notamment l'inscription des sujets à son ordre du jour et des présentations qui y seront faites.

Il se réunit en tant que de besoin et à minima à chaque étape des études à l'initiative de Gares et Connexions ou de tout autre cofinanceur, avec un préavis de 15 jours.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par Gares et Connexions.

En vue de la tenue du Comité Technique, Gares et Connexions transmet à chacun des cofinanceurs de l'étude un ordre du jour prévisionnel et les documents d'études associés, une semaine minimum avant la date de réunion.

Chaque réunion du Comité Technique fait l'objet d'un compte - rendu accompagné des documents présentés en séance et transmis à chaque cofinanceur dans un délai de 15 jours suivant sa tenue.

ARTICLE 7 : COUT DES ETUDES

Les montants indiqués dans la présente convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

Le coût prévisionnel des études définies à l'article 3 de la présente est évalué à **1 309 000 € hors taxes**.

ARTICLE 8 : DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1 Principe de financement

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à participer au financement des études conduites par Gares et Connexions au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués :

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT	%
Etat	196 350 €	15 %
EPA Bordeaux Euratlantique	65 450 €	5 %
Conseil Régional d'Aquitaine	130 900 €	10 %
CUB	130 900 €	10 %
Ville de Bordeaux	65 450 €	5 %
RFF	196 350 €	15 %
SNCF-Gares&Connexions*	523 600 €	40 %
Total	1 309 000 €	100%

Cette répartition ne préjuge en rien d'une éventuelle participation des cofinanceurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes.

8.2 Modalités de versement

Sur présentation par Gares et Connexions d'une facture accompagnée des pièces justificatives, les cofinanceurs de l'étude règlent leurs participations suivant l'échéancier ci-après, pour chacune des études prévues à l'article 3:

- Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :

A la signature de la convention	15%
A la validation du Programme de l'opération et de l'étude spatiale avec une première estimation financière	32.5%
A la validation de l'étude d'esquisse et de faisabilité financière	32.5%

Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 80% des participations définies à l'article 8.1.

A l'exception de RFF dont les appels de fonds seront majorés de la TVA en vigueur, les appels de fonds, auprès des autres cofinanceurs de la présente convention, porteront sur des montants facturés sans TVA.

- Le solde :

Après achèvement de la totalité des études, c'est-à-dire dès validation finale par le Comité de Pilotage, Gares et Connexions présente le relevé des dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage. Sur la base de celui-ci, Gares et Connexions procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite de 20%.

Les sommes dues à Gares et Connexions au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds adressés par courrier recommandé avec accusé de réception. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Le paiement est effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Agence	N° établissement	Code guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à Paris	30 001	00064	00000062392	74

8.3 Economie et dépassement de coût

Dans l'hypothèse d'un coût total de l'étude inférieur au coût prévisionnel des études visé à l'article 7, la part de chaque cofinanceur de l'étude est réajustée au prorata de sa participation.

En cas de surcoût, les dispositions prévues à l'article 9 s'appliquent.

8.4 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des cofinanceurs de l'étude pour la gestion des flux financiers est :

Cofinanceurs de l'étude	Coordonnées
Etat	Préfecture de la Région Aquitaine Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Cité administrative, Rue Jules Ferry 33090 Bordeaux Cedex Nom du service : Service Mobilité, Transports et Infrastructures N° de téléphone : 05.56.24.82.80 Adresse électronique : smti.dreal-aquitaine@developpement-durable.gouv.fr
EPA Bordeaux Euratlantique	A compléter
Région Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14,rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex Nom du service : Direction des Infrastructures et Transports N° de téléphone : 05.57.57.82.75
CUB	A compléter
Ville de Bordeaux	A compléter
RFF	Pôle Finance et Achats 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13 N° de téléphone 01.53.94.32.83

ARTICLE 9 : MODIFICATION DU PRESENT PROTOCOLE

Toute modification de la consistance des études ou tout dépassement du coût donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 10 : DIFFUSION ET COMMUNICATION

10.1 Données d'entrée émanant des cofinanceurs de l'étude

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à fournir à Gares et Connexions, en sa qualité de coordonateur général des études, tous les documents utiles aux études dont elle a la responsabilité.

Les principaux documents et études correspondantes sont notamment listés dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

Gares et Connexions s'engage, pour sa part, à ne pas utiliser ni divulguer ces documents dont elle n'est pas propriétaire, en dehors du champ des présentes études et des présents cofinanceurs de l'étude. Toute autre utilisation nécessite l'accord préalable du propriétaire des données.

Gares et Connexions s'engage à faciliter l'échange de données entre cofinanceurs de l'étude.

10.2 Propriété, diffusion et Communication des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont la propriété de Gares et Connexions et de RFF sur leurs périmètres respectifs ; Gares et Connexions assure la diffusion aux cofinanceurs de l'étude. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des autres cofinanceurs de l'étude.

Dans le respect des dispositions précédentes, les cofinanceurs de l'étude s'engagent à faire mention de la participation des autres parties à la convention dans toute publication ou communication des études. Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de manière explicite la nature et les logos des cofinanceurs de l'étude.

Après validation de chacune des étapes d'études par le Comité de Pilotage, chaque cofinanceur recevra un exemplaire complet des dossiers d'études correspondants dans le mois qui suit.

ARTICLE 11 : RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

En cas de non respect par l'un des cofinanceurs de l'étude de ses engagements au titre de cette convention, sa résiliation pourra être sollicitée par tout autre cofinanceur qui aura demandé à cet effet la réunion du Comité de Pilotage par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette demande de résiliation sera examinée par le Comité de Pilotage qui statuera à la majorité sur sa prise en considération et sa prise d'effet.

Sur la base du relevé de dépenses final établi à la date de résiliation, Gares et Connexions procède, dans un délai de deux mois, à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des cofinanceurs de l'étude au prorata de leur participation.

ARTICLE 12 : LITIGES

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention relèvent du Tribunal Administratif de Bordeaux.

ARTICLE 13 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des cofinanceurs de l'étude. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

ARTICLE 14 : MESURES D'ORDRE

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

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 15 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles sont constituées par :

- la présente convention et ses éventuels avenants,
- ses annexes : Cahier des Charges des études Programme et Esquisse de l'opération ,

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à Bordeaux, le 2010

Dominique SCHMITT Préfet de la Région Aquitaine	Alain ROUSSET Président du Conseil Régional d'Aquitaine
Alain JUPPE Maire de Bordeaux	Vincent FELTESSE Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
Bruno de MONVALLIER Directeur Régional Aquitaine Poitou Charentes de RFF	Philippe COURTOIS Directeur de l'EPA Bordeaux Euratlantique
Sophie BOISSARD Directrice de SNCF- Gares&Connexions	

RESTRUCTURATION DE LA GARE DE BORDEAUX SAINT JEAN A MOYEN ET LONG TERME

CAHIER DES CHARGES DES ETUDES

**Annexé à la convention de financement relative aux études du Programme et de
l'Esquisse de l'opération**

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objectif de préciser l'ensemble des études à mener au titre de la présente convention de financement.

ARTICLE 1 – RAPPEL DES PRINCIPES ET DES OBJECTIFS DES ETUDES

1.1 Principes

Les cofinanceurs de l'étude s'accordent pour que les études visées à la présente convention comprennent :

- la définition précise des besoins des partenaires à satisfaire par la gare de Bordeaux à court, moyen et long terme,
- Un programme de l'opération qui réponde à l'ensemble de ces besoins, et notamment les différentes étapes du développement du plan de transport suivantes, suivi d'une étude spatiale qui permettra une première estimation financière pour chacune des étapes ci-dessous :
 - 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme
 - 2) la mise en service des GPSO à moyen terme
 - 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.
- Une esquisse de l'opération (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires) avec un montant prévisionnel identifiant les coûts liés à chacun des besoins au delà des seules obligations de Gares et Connexions, et un phasage correspondant aux étapes citées ci-dessus,
- un plan d'affaires détaillé pour chaque étape,
- un planning prévisionnel de l'opération, détaillé par étape.

1.2 Objectifs des études

Le projet repose notamment sur différents objectifs parmi lesquels on peut citer :

- concevoir un ensemble cohérent et fonctionnel pour répondre à l'augmentation des flux de voyageurs et aux attentes nouvelles des usagers et exploitants de la gare à moyen et long terme, en veillant à garantir l'équité de traitement entre les futurs opérateurs ferroviaires,
- assurer l'accessibilité des usagers aux installations existantes et projetées tant internes qu'externes à la gare, au sens de la loi du 11 février 2005,
- renforcer l'intermodalité de la gare et son accessibilité extérieure,
- répondre aux besoins en stationnement de la gare à long terme,
- limiter le trafic VP (voitures particulières) aux riverains sur la longueur de la rue des Terres de Bordes, entre le pont du Guit et le pont en U, et permettre une sortie des usagers du futur parking de la gare permettant une séparation des flux suffisante pour assurer la cohérence avec le principe de site dédié aux transports en commun de cette rue,
- organiser la desserte de la gare à partir d'un accès VP du côté Armagnac,
- veiller à l'intégration architecturale du projet dans son environnement, dont le quartier Belcier,
- pérenniser une traversée publique dans la gare entre le quartier Belcier et le centre historique de Bordeaux,

- définir une programmation adaptée à cette nouvelle polarité urbaine et constituer un véritable espace urbain à proximité du pôle transport (commerces, services, stationnement, tertiaire ...),
- veiller à ce que l'économie du projet soit acceptable pour l'ensemble des opérateurs ferroviaires et des cofinanceurs de l'étude.

ARTICLE 2- PERIMETRES DES ETUDES

Il est précisé que les études portent sur le seul périmètre opérationnel et s'intégrera dans le périmètre de réflexion concerté plus large, incluant l'ensemble des articulations du périmètre opérationnel avec son quartier dans la mesure où elles définissent les conditions d'accès au pôle d'échanges multimodal.

Le périmètre des études est repris en annexe 1 du présent cahier des charges.

2.1 Le périmètre opérationnel

, Le périmètre opérationnel des études est délimité comme suit :

- au Sud par le pont du Guit et le pont du tramway
- au Nord par le pont en U
- à l'Est par la rue des Terres de Bordes en limite du quartier Belcier
- à l'Ouest par le parvis de la gare Saint-Jean et le pont du tramway.

2.2 Le périmètre de réflexion

Le périmètre de réflexion de l'étude correspond au secteur de la gare de Bordeaux, et à son articulation avec le quartier.

Il comprend notamment la rue des Terres de Bordes, le débouché des rues d'Armagnac Amédée Saint-Germain, Furtado donnant accès au pont du Guit et au pont en U qui conditionnent les accès à la gare de Bordeaux Saint Jean.

ARTICLE 3- METHODOLOGIE DE LA DEMARCHE PROJET

Après élaboration du programme fonctionnel et technique avec les cofinanceurs de l'étude, Gares & Connexions s'attachera à la finalisation d'un projet optimisé à la fois en termes techniques, en termes financiers et en termes organisationnels.

Pour ce faire, Gares & Connexions animera un **atelier de travail par thématique** afin que chacun des cofinanceurs de l'étude apporte et partage les informations et données nécessaires à l'élaboration du programme et à la définition du projet:

- un atelier programmation « transport et déplacements »
- un atelier programmation « intermodalité »
- un atelier programmation « articulation au projet urbain environnant »
- un atelier infrastructure et contraintes techniques.

Cette démarche s'inscrit dans un processus itératif associant, tout au long de l'étude, réflexions techniques, propositions de chiffrages et de phasages, qui doit permettre d'aboutir collectivement à un programme, un projet, un phasage et un chiffrage par périmètre de maîtrise d'ouvrage. Il s'agit :

- De croiser l'approche architecturale, technique et problématique avec l'approche économique et organisationnelle du projet et ceci, en amont de l'étude jusqu'à l'aboutissement d'un projet optimisé partagé.
- De mettre en place un échange régulier avec les cofinanceurs de l'étude, notamment dans le cadre de comités techniques et des comités de pilotage de l'opération.

Ce processus implique une écoute attentive et une réactivité suite aux discussions des comités de suivi. Plusieurs hypothèses pré-opérationnelles seront donc étudiées et discutées avec l'ensemble des cofinanceurs de l'étude.

Les points d'étapes (1 par mois ou à minima à chaque phase des études) permettront de prendre connaissance de l'avancement de l'étude, de faire des choix sur certaines hypothèses, d'apporter les précisions supplémentaires liées aux études complémentaires. Afin de faciliter leur organisation, ces points d'étape pourront avoir lieu à Bordeaux ou à Paris,

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE L'ETUDE

Le déroulement de cette étude se décompose en 3 étapes :

- étape 1 : recueil des données d'entrée et état des lieux
- étape 2 : élaboration du programme fonctionnel et technique suivi d'une étude spatiale avec une première estimation financière
- étape 3 : réalisation de l'Esquisse de l'opération (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires), phasage, montant prévisionnel de l'opération, plan d'affaires détaillé et planning prévisionnel de l'opération, finalisation du dossier et synthèse optimisée croisée.

4.1 Le recueil des données d'entrée et l'état des lieux

4.1.1 Recueil des données

Pour mener à bien cette démarche de projet, Gares & Connexions s'appuiera sur les études menées sous la maîtrise d'ouvrage des cofinanceurs de l'étude et dont elle assurera la cohérence d'ensemble, conformément à l'article 4 de la convention de financement précitée.

Gares & Connexions intégrera l'ensemble des études en cours ou à mener par les cofinanceurs de l'étude, et notamment :

- o les données de l'étude de flux en cours de finalisation entre la Région Aquitaine, la SNCF et RFF précisant l'évolution à terme du plan de voies et des quais, et les données de prévisions de flux de voyageurs purement ferroviaires attendus à moyen et long terme
- o les projets de développement des Transports en Communs,
- o les perspectives de développement du Ter Aquitaine et de TGV.

Afin d'alimenter le projet multimodal de gare de Bordeaux, les cofinanceurs de l'étude apporteront les données d'entrée nécessaires et relevant de leur champs de compétences.

Le tableau ci-dessous détaille, de manière non exhaustive, ces données d'entrée.

Cofinanceurs de l'étude	Données d'entrée	
	Documents - Etudes déjà réalisées	Etudes en cours/ Date de rendu
EPA Bordeaux Euratlantique	Programmation du quartier aux abords de la gare	Dossier programme dans le cadre du concours d'urbanisme
CUB	Schéma de déplacements de Bordeaux Euratlantique	
Conseil Régional	Hypothèses de fréquentation Ter, capacité matériel roulant Ter, hypothèses de flux à quais Ter et validation GOV	
Ville de Bordeaux	Etude urbaine des quartiers de gare (TGT-2006) Recensement du paysage architectural et urbain (MIRPAU- 2007)	
RFF	-Schéma directeur capacité exploitation gare de Bordeaux Saint Jean -Etudes des prévisions de trafic LGV pour Tours Bordeaux et GPSO -Etudes de rénovation de la Grande Halle Vitrée	Etudes faisabilité technique complémentaires, dont accessibilité PMR référence (été 2010)
SNCF Gares&Connexions	Etudes réalisées par la SNCF pour le projet cible / éléments de cadrage ...	Etude de flux Région Aquitaine-RFF-SNCF

4.1.2 L'état des lieux – Le récolement et l'analyse des documents source

- Prise de connaissance et analyse des données d'entrée des cofinanceurs de l'étude en cours ou réalisées (voir tableau ci-dessus ou encore études stationnement, commerces, étude fonctionnelle d'accessibilité et des études de flux...).

- Sur le périmètre ferroviaire

- Recensement et assemblage des archives et documents existants,
- Collecte de l'ensemble des archives et dossiers de récolement des travaux sur quais et zone de voies sous périmètre d'étude,
- Identification des réseaux présents dans le périmètre d'étude,
- Collecte et analyse des plans des bâtiments existants,
- Identification des ouvrages hors du périmètre de l'étude pouvant être impactés par le projet,
- Identification et analyse des résultats des campagnes géotechniques et hydrogéologiques antérieures pouvant être utilisés,
- Relevé des principaux obstacles et des gabarits existants sur l'ensemble des quais impactés par le projet,
- Recueil des plans de voies et des schémas de signalisation,
- Analyse des projets ferroviaires en cours et leurs impacts sur le nouveau projet

- Sur le périmètre urbain

- Recensement et assemblage des archives et documents existants
- Analyse des plans de récolement des bâtiments existants
- Analyse du plan topographique des espaces publics inclus dans le périmètre,
- Collecte des plans des réseaux (aériens et souterrains),
- Collecte des plans des arrêts de bus dans le périmètre,
- Identification et analyse des résultats des campagnes géotechniques et hydrogéologiques antérieures pouvant être utilisés.
- Collecte des plans de réalisation du tramway notamment dans le périmètre du pont du Guilt.

- Synthèse analytique

A l'issue de ce travail de recollement, Gares & Connexions précisera quelles sont les reconnaissances géotechniques, hydrauliques et topographiques à mettre à œuvre.

Cette mission pré-opérationnelle niveau ESQ n'intègre pas :

- l'établissement des dossiers d'enquêtes publiques
- l'établissement du dossier pour la loi sur l'eau
- l'établissement du domaine foncier

Les sondages, relevés et diagnostics complémentaires (option)

- réalisation de cahier des charges pour réaliser des sondages, relevés ou diagnostics complémentaires
- réalisation de sondages : études de sol, sondage de la pollution des sols
- réalisation de relevés de géomètres complémentaires
- réalisation des diagnostics, plomb, amiante complémentaires
- étude de dépollution du site

4. 2. Elaboration du programme fonctionnel et technique, puis étude spatiale avec première estimation financière

Les éléments de programme, qui seront déterminés après entretiens avec chaque cofinancier de l'étude, et qui s'attacheront à prendre en compte les contraintes, les besoins et les exigences, devront permettre notamment de :

- préciser l'évolution attendue à moyen et long terme des flux de voyageurs purement ferroviaires,
- poser les principes de l'évolution des modes d'accès à la gare sur la base d'hypothèses d'évolution de l'offre pour chaque mode (piéton, vélo, auto, TC, ...)
- modéliser les flux de voyageurs et/ou riverains transitant dans la gare de Bordeaux en liaison avec l'augmentation du trafic voyageur à moyen et long terme et le développement urbain du quartier Belcier,
- proposer un redimensionnement des espaces, des circulations horizontales et verticales, des dispositifs de signalétique et communication, des services.
- Veiller à assurer une meilleure accessibilité aux transports en commun et à la possibilité de mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté ferroviaire à long terme, distinguer clairement les espaces publics dédiés au transport du programme de valorisation (notamment commerciale) et assurer une parfaite lisibilité des différents accès aux quais et transports publics au travers de ces espaces,
- définir l'offre de stationnement nouvelle liée à la gare en précisant son affectation (places véhicules particuliers, places vélos, places loueurs, places autopartage...) et sa localisation au sein du périmètre opérationnel de l'étude, ainsi que l'offre de parking liée aux opérations de valorisation du triangle Belcier,

- définir une offre de service et de commerces adaptée à la fréquentation de la gare et aux besoins des voyageurs, voire des riverains, et respectant l'équité de traitement entre les différents opérateurs ferroviaires susceptibles d'intervenir à moyen et long terme en gare Saint Jean,
- prendre en compte les fonctionnalités futures de la rue des Terres de Bordes : rue transformée en site dédié pour les transports en commun avec circulation bidirectionnelle, circulation des voitures particulières admise pour les riverains, circulation vélos admise, aménagement de l'espace prévoyant des dispositifs permettant le stationnement et la circulation des autocars Transgironde, des autocars de substitution Ter Aquitaine, des bus internationaux, et des autocars de substitution SNCF, et permettant la sortie des usagers du futur parking de la gare, conçue en cohérence avec le principe de site dédié arrêté pour cette rue,
- assurer la qualité et la bonne visibilité de l'intermodalité en gare,
- faciliter les circulations des voyageurs en correspondance ou en interconnexion avec d'autres modes, par la création d'un lien entre les quais A,B,C et les autres quais ainsi qu'avec le parvis de la gare,
- développer un programme immobilier hôtels/commerces/bureaux/services sur la parcelle Belcier.

L'étude spatiale correspondant au programme mis au point permettra de réaliser une première estimation financière du projet avec un premier chiffrage différenciant, notamment, les espaces publics et les surfaces de valorisation (en particulier commerciale) ; il intégrera un phasage de l'opération pour répondre à l'ensemble des besoins exprimés, et notamment aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes :

- 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme
- 2) la mise en service des GPSO à moyen terme
- 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.

Par ailleurs, en regard de la faisabilité technique, financière et organisationnelle, le programme fonctionnel pourra être réajusté le cas échéant en fin de phase.

4.3. Réalisation de l'Esquisse de l'opération

Sur la base du programme validé par les cofinanceurs de l'étude, réalisation de l'Esquisse de l'opération (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des emprises ferroviaires) du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean.

4.3.1. Etude du pôle d'échanges multimodal (niveau Esquisse)

4.3.1.1 – Nouveau dispositif circulatorioire

L'ensemble du dispositif devra tenir compte :

- du programme fonctionnel
 - de la modélisation des flux de voyageurs et/ou riverains transitant dans la gare à moyen et long terme, à réaliser au titre de la présente étude
 - de la réglementation ERP et accessibilité PMR
- En regard du projet architectural et fonctionnel de l'opération, définition du nouveau dispositif circulatorioire, chiffrage et phasage

4.3.1.2 – Espaces d'accueil, de vente et de services :

Tous les aménagements des 2 bâtiments voyageurs (Saint Jean et Belcier) devront :

- intégrer le programme fonctionnel : aides à l'exploitation, vidéosurveillance, information voyageurs, nouveaux espaces de service, sanitaires publics, les services d'avitaillement à terre (...)
- tenir compte de la réglementation ERP et accessibilité PMR
- prendre en compte des études techniques ferroviaires réalisées en parallèle
 - être compatibles avec l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire de voyageurs et garantir l'équité de traitement entre les entreprises ferroviaires.

En regard des objectifs et des études réalisées, traduction architecturale et organisation fonctionnelle précise, chiffrage et phasage.

4.3.1.3 – Accès et parvis :

La réorganisation du parvis Belcier devra tenir compte, à partir du programme fonctionnel, des modes suivants :

- dépose VP,
- dépose et prise en charge taxis

- modes doux (vélos, auto partage, voitures électriques) en privilégiant ces deniers dans leur emplacement au cœur de l'opération
- les liaisons et les accès au PEM seront revus le trafic de transit au sud sera revu pour conforter les TC et les modes doux :
- l'accès automobile depuis la rue d'Armagnac et les quais de la Garonne au nord côté Belcier sera réorganisé
- la rue des Terres de Bordes : sera transformée en site dédié pour les transports en commun avec circulation bidirectionnelle, circulation des voitures particulières admise pour les riverains, circulation vélos admise, aménagement de l'espace prévoyant des dispositifs permettant le stationnement et la circulation des autocars Transgironde, des autocars de substitution Ter Aquitaine, des bus internationaux, et des autocars de substitution SNCF, et permettant la sortie des usagers du futur parking de la gare, conçue en cohérence avec le principe de site dédié arrêté pour cette rue.

En regard des objectifs et des études réalisées, traduction architecturale et organisation fonctionnelle précise.

4.3.1.4 - Offre de stationnement :

- Stationnement des véhicules des voyageurs (longue, moyenne, courte durée, déposes),
- Stationnement loueurs,
- Stationnement agents
- Stationnement vélos sécurisés et non sécurisés
- Stationnement auto-partage.

4.3.2 – Etude de valorisation des emprises Belcier (niveau faisabilité) :

Cette étude s'attachera à définir la meilleure valorisation des emprises Belcier, en termes de bureaux, hôtels, commerces, en s'appuyant sur un test de marché et des échanges avec l'ensemble des cofinanceurs de l'étude. Elle tiendra compte de la particularité constructive du site et se basera sur la constructibilité de la parcelle (gabarit-surface). Elle s'attachera à la fois à optimiser la constructibilité sur ce site, à instaurer des transitions entre les façades du quartier Belcier et la gare, et à développer des fonctions permettant d'animer les rez-de-chaussée et constituer un véritable paysage de rue.

4.3.3 Etudes d'adaptation des installations ferroviaires (niveau faisabilité)

4.3.3.1 - Etudes ouvrages d'art : étude du dispositif circulatoire :

- descentes de charges et dimensionnement des nouvelles structures (verrière, dalle et bâtiments en surplomb du domaine ferroviaire, escaliers fixes et mécaniques, ascenseurs) sur l'existant (grande halle, quais, plateforme ferroviaire)
- adaptation structurelle de la grande halle vitrée en interface avec le projet de nouvelle verrière
- intégration des dispositifs de ventilation et désenfumage de la plateforme ferroviaire
- interfaces avec les abris sur quais et réseaux existants (ferroviaires ou autres).
- démolition des ouvrages existants
- chiffrage et phasage

4.3.3.2 - Etudes de voies : étude des conséquences de l'implantation des appuis de la dalle de couverture sur le plan de voies et les quais.

- mise au point des implantations des appuis lors des itérations d'études.
- proposition de phasage et élaboration des schémas de principe des différentes phases nécessaires à la construction des accès, des appuis et des constructions annexes, ainsi que le rétablissement des parties ferroviaires impactées par le projet.
- Analyse dévoiements de réseaux rendus nécessaires par les travaux provisoires et définitifs.

4.3.3.3 - Etudes caténaires

- étude des modifications des installations caténaires.
- proposition de phasage (y compris problématique des travaux caténaires vis-à-vis du processus de construction des nouveaux bâtiments).
- étude et estimation des modifications des installations caténaires induites par le nouveau projet, au-delà de son périmètre.

4.3.3.4 - Etudes énergie

- prise en compte des situations cibles et proposition de solutions pour les installations impactées.
- intégration des dispositifs d'éclairage des installations ferroviaires (quais et plateforme)
- étude des modifications des artères principales.
- proposition de phasage

4.3.3.5 - Etudes télécommunications (courants faibles)

- étude et estimation des modifications des installations induites par le projet,
- Impacts sur les réseaux Télécoms et équipements de quais existants des massifs d'appui et fosses du dispositif circulaire.
- Interfaces avec le système circulaire actuel d'accès aux quais.
- proposition de phasage

4.3.3.6 - Etudes signalisation

- Etude et estimation des installations de sécurité actuelles pouvant être impactées par le projet dans son périmètre.
- Etude et estimation des installations de sécurité hors périmètre du projet pouvant être impactées par celui-ci.
- Etude des conséquences d'une modification du plan de voies sur les installations de signalisation, de téléphonie ferroviaire, et des installations fixes de traction électrique
- proposition de phasage

A ce stade, le montant prévisionnel du projet sera précisé pour chacune des phases, incluant l'élaboration d'un plan d'affaires distinguant plus finement les charges et les recettes liées aux différentes destinations des surfaces définies en conformité avec le programme au delà des obligations de Gares et Connexions.

ARTICLE 5 – PLANNING/PHASAGE ET CHIFFRAGE/BILAN ECONOMIQUE DE L'ETUDE

5.1 Calendrier de l'étude

La mission se déroulera sur 10 mois, phases de validation exclues, à compter de la signature de la convention de financement par la dernière partie co-contractante, selon la décomposition précisée en annexe 3 qui fait apparaître l'enchaînement des différentes phases et les validations.

5.2 Planning et phasage

- Phasage :

Un phasage détaillé sera proposé afin de répondre à l'ensemble des besoins exprimés dans le programme de l'opération, et notamment aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes:

- 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme,
- 2) la mise en service des GPSO à moyen terme,
- 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.

Le phasage proposé devra également :

- prendre en compte la continuité de l'activité ferroviaire et les contraintes de sécurité inhérentes à celle-ci (accès pompiers, issues de secours en nombre suffisant ...) en phase travaux, comme en phase nominale,
- préciser les mesures conservatoires à prendre à chaque étape, afin de pouvoir réaliser en temps utile l'étape suivante.
- prévoir les dispositifs provisoires permettant de limiter les contraintes d'exploitation et garantir la sécurité des usagers et riverains et du personnel,
- tenir compte des contraintes d'accès aux chantiers durant les phases successives de travaux.

- Planning :

Un planning général études et travaux de chaque étape sera proposé. Il intégrera les délais liés aux procédures administratives à la charge des maîtres d'ouvrages et des maîtres d'œuvre. Si l'absence d'enchaînement des étapes induit des procédures additionnelles (liées à la durée limitée des autorisations), les procédures correspondantes seront explicitées et prise en compte pour élaborer les plannings des étapes concernées.

5.3 Chiffrage et bilan économique

Durant l'ensemble du processus d'étude et sur la base des documents graphiques du projet en cours d'élaboration (processus itératif), présence d'une expertise financière du projet (scénarios, estimations, impact financier des choix techniques) ;

Etablissement de différentes estimations des travaux à +0 ou -20% prenant en compte les travaux ferroviaires, les modifications des installations existantes, les nouveaux aménagements, le phasage général de l'opération. L'étude, concernant différents maîtres d'ouvrage, devra préciser les périmètres de maîtrises d'ouvrage potentiels et donner un coût prévisionnel global pour chacun en distinguant les investissements et les reconstitutions pour les différentes phases du projet.

Le résultat des estimations devra isoler séparément les investissements nécessaires (chiffrage global, par maîtrise d'ouvrage et par nature de besoins)

Les conditions économiques de référence du chiffrage seront celles de janvier 2010.

Réalisation d'un bilan économique qui vise à déterminer les conditions d'équilibre économique et financière basée sur des estimations de niveau faisabilité,

A ce stade, le montant prévisionnel du projet sera précisé pour chacune des phases, incluant l'élaboration d'un plan d'affaires distinguant plus finement les charges et les recettes liées aux différentes destinations des surfaces définies en conformité avec le programme en individualisant les coûts liés aux différents besoins à satisfaire au delà des obligations de Gares et Connexions.

A ce stade des études, le montant prévisionnel de l'opération intégrera des provisions pour incidences des travaux sur l'exploitation de la gare de Bordeaux Saint Jean.

ARTICLE 6 – LIVRABLES DE L'ETUDE

Au vu des résultats de l'étude de faisabilité technique, financière et organisationnelle de l'opération, et du résultat des discussions du comité technique, établissement d'une synthèse optimisée du projet :

- programme technique et fonctionnel et étude spatiale
- plans de l'opération (niveau Esquisse pour le pôle d'échanges, niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et les études ferroviaires);
- planning de l'opération détaillé par étape
- plans de phasage de l'opération ;
- chiffrage par périmètre de maîtrise d'ouvrage et par phase;
- plan d'affaires par phase incluant charges et recettes des différentes surfaces de l'opération;
- coût d'exploitation après travaux ;
- rapport de synthèse.

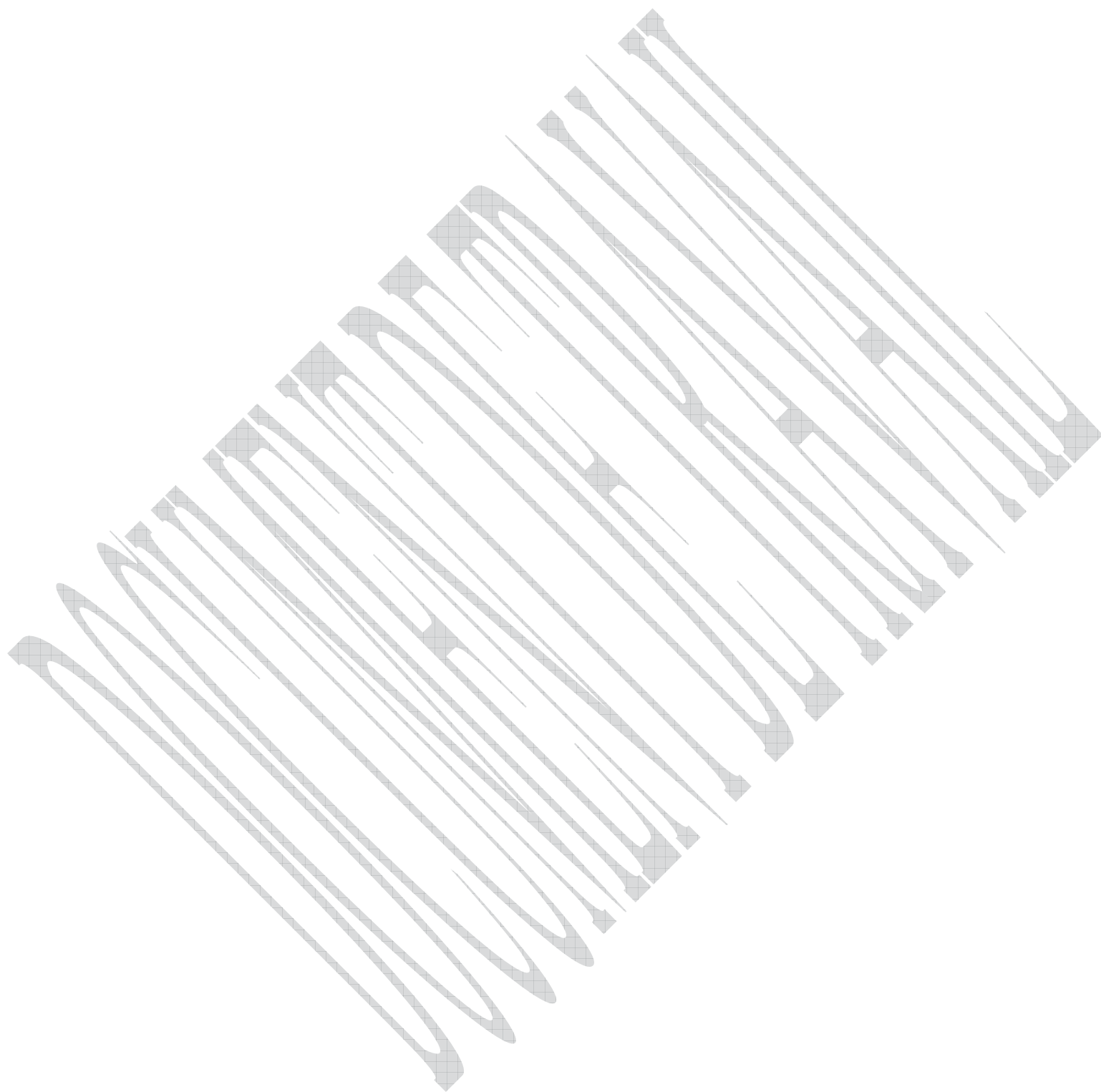
Pour l'ensemble des points mentionnés dans le contenu de l'étude :

- Plans au 1/500^{ème} pour l'ensemble des fonctions de l'opération
- Plans, coupes, façades d'ensemble au 1/500^{ème} et 1/200^{ème}
- Cahiers de détails de principes
- Plans d'ensemble
- Cahiers de coupes transversales sur quais
- Images 3D
- Notices architecturales et fonctionnelles
- Notice développement durable
- Notices techniques et explicatives
- Notes de calculs de prédimensionnement de structure béton armé et charpente métallique
- Descentes de charges et prédimensionnement des fondations de structure
- Rapport de synthèse final reprenant l'ensemble des études
- Rapport pour Visa de l'Exploitation SNCF
- Présentation du bilan économique et du plan d'affaires sur la base des estimations de niveau faisabilité.

En outre, pour chaque comité technique et comité de pilotage, l'équipe de prestataires devra préparer l'information, la documentation et rendre compte de l'avancement de son étude sous la forme :

- d'un diaporama informatique,
- de plans sur support numérique et papier,
- de dossiers comprenant des explications écrites et graphiques (numériques et papier)
- de notes de synthèse d'étapes (numériques et papier),

- de maquette éventuelles au 1/2000^e et 1/500^e.

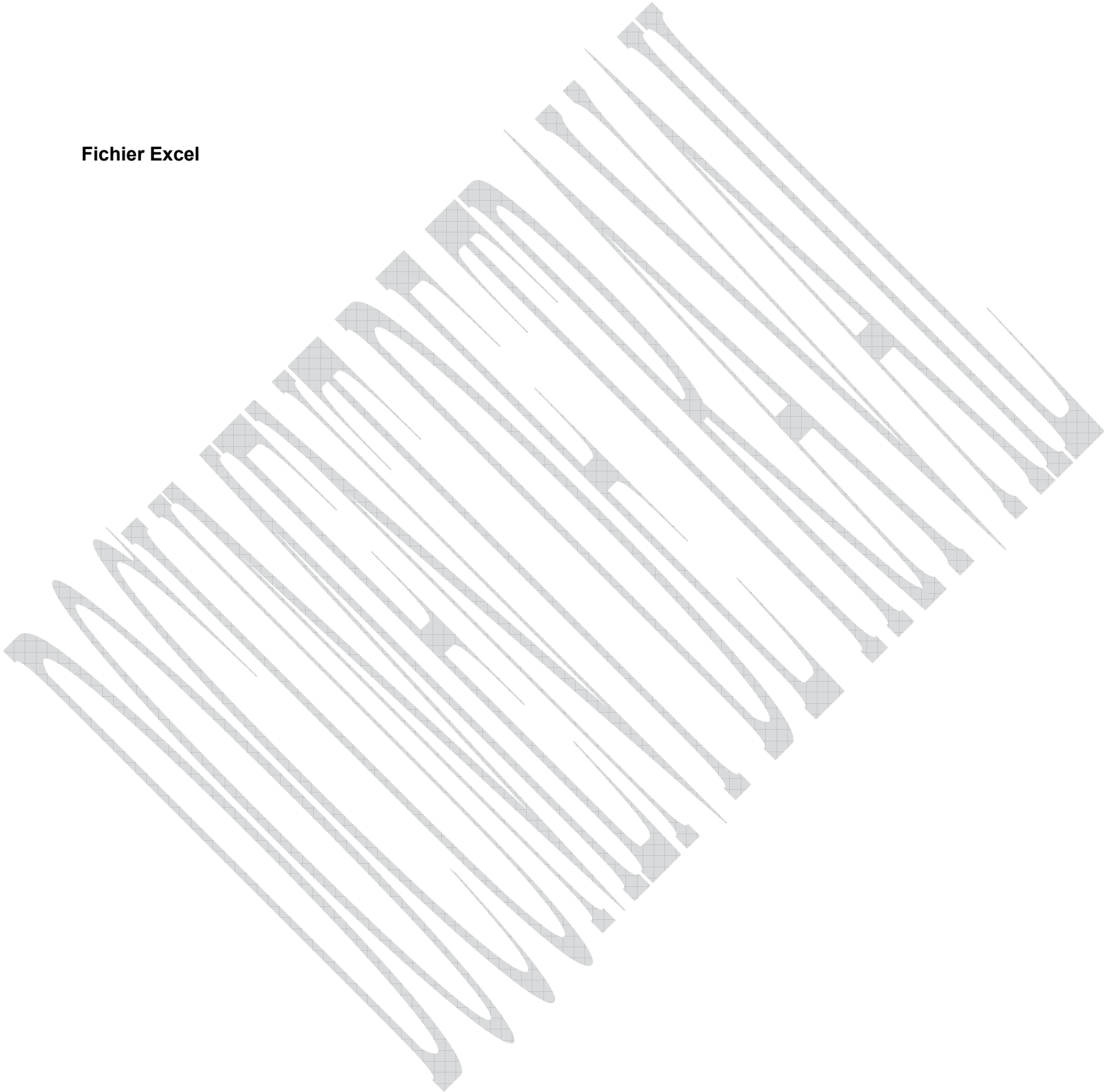


Annexe 1 – Les périmètres associés



Annexe 2 –Calendrier des études

Fichier Excel



Annexe 3 – Décomposition des coûts par mission

	Coût total K€ HT	Sous-totaux K€ HT	Observations
Etat des lieux et recueil des données d'entrée : Réalisation des cahiers des charges pour sondages, relevés et diagnostics complémentaires	39 K€		
Production des documents existant	60 K€		
Diagnostics complémentaires (provision)	100 K€		Sondages géotechniques, relevés des réseaux primaires dans le bâtiment existant,
Sous-total Etat des lieux, recueil des données, cahiers des charges et provision diagnostics/sondages		199 K€	
Elaboration du programme fonctionnel et technique et de l'étude spatiale avec première estimation financière du projet,	100 K€		
Mise à jour du programme du pôle d'échanges en fonction des évolutions et contraintes du projet : - programmation des fonctions transport du PEM - programmation et dimensionnement des bâtiments du PEM	40 K€		
Vérification et validation des dimensionnements du projet par simulation dynamique	69 K€		
Etudes de relogements	51 K€		
Sous-total élaboration programme et concept		260 K€	
Etude d'aménagement des parvis, des espaces publics et du parc de stationnement	140 K€		
Etudes du bâtiment voyageurs, des locaux de services, des aménagements des souterrains et des passerelles y compris plan de l'existant	242 K€		
Etudes structures passerelles et halles	58 K€		
AMO pour DD et HQE	30 K€		
Sûreté et sécurité incendie	15 K€		
Modélisation 3D et perspectives	34 K€		
Sous-total étude d'esquisse du projet (production des pièces graphiques et techniques)		519 K€	
Etudes télécoms (cfa) et énergie (CFO) incluant provision pour travaux caténaires	47 K€		
Etudes générales	27 K€		
Etudes Ouvrages d'Art (hors nouvelles structures métallique et béton armé)	52 K€		
Etudes programmes, signalisation et exploitation	34 K€		
Phasage et méthodologie de réalisation	27 K€		
Sous-total études d'adaptation des infrastructures ferroviaires		187 K€	
Proposition d'un planning et d'un phasage cohérent avec les projets menés par l'ensemble des partenaires	50 K€		
Sous-total planning et phasage		50 K€	
Montage opérationnel	44 K€		
Estimations	29 K€		
Sous-total : Etablissement d'une première approche du bilan économique et du coût global du projet		73 K€	

Maquettes 1/200e et 1/500 e

21 K€

Documents graphiques support de la concertation

PM

TOTAL :

1 309 000 €HT

