

Version du 19 janvier 2012

Restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ETUDES D'AVANT PROJET (AVP) DE L'OPERATION



bordeaux euratlantique



Entre:

- **l'Etat** (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, représenté par Monsieur Patrick STEFANINI, 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 décision de l'Assemblée 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 (n° 2008/01 99) du Conseil de Communauté en date du,
Ci-après désignée « la CUB »,
 - **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPE, maire, en vertu de la décision 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 XIV ème, 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 » ou « les cofinanceurs ».

Vus :

- La loi n° 82-213 du 2 mars 1982, relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;
- Le décret n°82-390 du 10 mai 1982, relatif aux décisions de l'Etat en matière d'investissements publics ;
- Le décret n°2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
- Le décret du 8 avril 2011 portant nomination de M. Patrick STEFANINI aux fonctions de Préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-ouest, préfet de la Gironde ;
- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- Le décret du 5 mai 1997 modifié, relatif aux missions et aux statuts de RFF ;
- Le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, en date du 5 mars 2007, notamment le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime » ;
- La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013, en date du 16 octobre 2007 ;
- La convention cadre pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage RFF en application du CPER Aquitaine signée entre l'État, la Région Aquitaine et RFF an date du 18 octobre 2007 ;
- la convention de financement relative aux études de programme et de l'esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme en date du 1er mars 2011.

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 par de nouvelles circulations à l'horizon 2017 par la mise en service de la LGV Tours - Bordeaux, puis par la réalisation du Grand Projet du Sud Ouest (LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne), conduisant à une forte augmentation **du trafic voyageurs à l'horizon 2020** (11 millions de voyageurs/an en 2009 – 19 millions de voyageurs/an en 2020). Pour faire face à cette augmentation du trafic, une adaptation des services et des infrastructures est nécessaire.

Une première étape d'aménagement accompagnant l'arrivée de la ligne C du tramway en gare de Bordeaux 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 dont l'inauguration a eu lieu le 30 septembre 2011.

Par ailleurs, différentes études et réflexions ont été menées par la CUB, le conseil régional d'Aquitaine, RFF et la SNCF sur cette zone.

Au regard de ces études et de la réalisation de projets de lignes nouvelles structurants pour l'Aquitaine s'est dégagé un consensus entre L'Etat, la région Aquitaine, la CUB, la Ville de Bordeaux, Euratlantique, RFF, Gares et Connexion sur la centralité affirmée aux différentes échelles du territoire de la gare de Bordeaux.

Fort de ce constat, ces différents acteurs ont décidé de participer à l'étude d'un projet de restructuration de la gare Saint Jean pour répondre à la croissance attendue du trafic voyageurs, aux fonctionnalités et services liés à son rôle de pôle d'échanges multimodal majeur.

Une convention de financement pour l'élaboration du programme et de l'Esquisse de l'opération a été signée par les cofinanceurs le 1^{er} mars 2011.

L'objet principal de cette convention était de préciser les engagements réciproques 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.

Cette étude a permis de définir précisément les besoins des partenaires et le programme de l'opération répondant à l'ensemble de ces besoins, de réaliser une esquisse de l'opération et son estimation financière, ainsi qu'un planning prévisionnel de l'opération, détaillé par étape. Elle a fait l'objet d'une démarche associant en continu les partenaires cofinanceurs, permettant ainsi d'intégrer de façon itérative les réflexions techniques et économiques, ainsi que les enjeux capacitaires, d'intermodalité, d'accessibilité, de programmation, urbains...

2 Les principes de base du projet validé en phase Esquisse

Les études menées par Gares et Connexions dans le cadre de la convention Programme et Esquisse courant 2010 et 2011 ont permis de définir les principes de base du projet. Ainsi, le projet est composé de plusieurs ensembles. La description détaillée du projet est disponible dans le rapport de synthèse du projet de restructuration de la gare de Bordeaux St Jean.

Le premier ensemble correspond au bâtiment principal sur le triangle Belcier :

Le cœur de ce bâtiment est constitué des espaces voyageurs (espaces de circulation, services de gares...) auquel est adjoint un volume de commerces (environ 5000 m²) et d'un parking (un niveau en souterrain et le reste en silo) de l'ordre de 850 places.

Deux autres parkings positionnés de l'autre côté du pont du Guit (voir plans en annexe) d'une capacité de 700 et 300 places complèteront l'offre de stationnement

Des aménagements extérieurs à ces bâtiments qui permettront de :

- réaménager la rue des Terres de Borde,
- créer un parvis devant le bâtiment principal,
- un mail le long de la descente du pont du Guit en direction d'Armagnac
- rendre la gare accessible aux voitures depuis Armagnac

Enfin, des aménagements dans le périmètre de la gare existante afin de :

- mettre aux normes l'accessibilité des PMR des quais et souterrains
- améliorer l'accueil des voyageurs avec la création d'abris continus pour les voyageurs sur le quai 7 et à l'accès des voies A, B et C à l'extrémité du bâtiment sur le quai 1
- rénover et mettre à niveau le confort des souterrains.

Le comité de pilotage du 17 juin 2011 a validé les principes du programme fonctionnel et du parti architectural présentés en séance et correspondant au périmètre décrit ci-dessus.

Les coûts de l'opération estimés à l'issue de la phase Esquisse sont (hors foncier, conditions économiques de 06/2010 et frais de MOA et MOE compris) :

- **Bâtiment Principal** : 64,9 M€ dont :
 - ...Espaces voyageurs 26,5 M€
 - ...Parking P1 (800 places) ... 24,7 M€
 - ...Commerces et services ... 10,9 M€ (sur la base de 5000 m²)
 - ...Dépose minute (50 places) 2,8 M€
- **Parkings P2 et P3** : 25,3 M€ dont :
 - ...Parking P2 (700 places) ... 17,3 M€
 - ...Parking P3 (325 places) ... 8,0 M€
- **Aménagements extérieurs** : 12,6 M€ dont :
 - ...Parvis 1,9 M€
 - ...Mail piétons 2,8 M€
 - ...Rue des Terres de Borde.. 1,7 M€
 - ...Accès VP 2,1 M€
 - ...Pont du Guit..... 2,8 M€
 - ...Parking vélos 1,3 M€
- **Zone des quais et souterrains** : 16,2 M€ dont :
 - ...Accessibilité PMR..... 10,2 M€
 - ...Réfection des souterrains . 4,0 M€
 - ...Abri quai 7 1,5 M€
 - ...Abri voies ABC..... 0,5 M€
- **Libération des terrains** 5 à 7 M€

Ces montants prennent en compte une provision pour risque de 14% en moyenne.
A l'issue des études niveau Esquisse dont les rapports finaux ont été rendus en décembre 2011, les cofinanceurs conviennent d'engager les études de niveau AVP afin de préciser le contenu du projet sous ses différentes dimensions ; architecturales, économiques et fonctionnelles en lien avec les projets en interface, notamment le projet urbain et le développement des différents modes d'accès à la gare.

ARTICLE 1ER : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir l'engagement de chacun des cofinanceurs pour la réalisation des études d'Avant Projet¹ de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean.
- de réaffecter une partie des crédits de la convention de financement du 1er mars 2011 relative aux études du programme et de l'esquisse de la restructuration de la gare de Bordeaux St Jean à moyen et long terme au financement de ces études par dérogation aux termes de cette convention du 1er mars 2011.

Elle précise :

- Le périmètre des études
- Le contenu de ces études
- les modalités de pilotage et de suivi des études AVP,
- le calendrier prévisionnel des études AVP
- leurs modalités de financement,

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE LA CONVENTION

Le périmètre des études de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est précisé dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

Ces études porteront sur le seul périmètre opérationnel et s'intégreront 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 Consistance du projet à étudier

Les études de la présente convention portent sur :

- la libération des terrains et les mutations foncières nécessaires (plusieurs propriétaires fonciers sont recensés sur le périmètre du projet : SNCF, CUB et RFF (le détail des périmètres foncier est fourni en annexe).
- La création d'un bâtiment principal dans le triangle Belcier comprenant les espaces voyageurs, un programme de commerces d'environ 5000m² et un parking d'une capacité de l'ordre de 850 places,
- La création de deux autres parkings de 700 et 300 places environ. Par souci de commodité, ces parkings seront par la suite dénommés respectivement P2 et P3.
- Les aménagements extérieurs : parvis devant le bâtiment principal, aménagement du pont du Guit, mail piéton devant le pont du Guit, accès

¹ Etudes d'Avant Projet signifie ici, et dans la suite du document, l'ensemble des études réalisées dans le cadre de la présente convention. Toutefois, certaines études seront de niveau « cahier des charges » (parkings P2 et P3, rue des terres de borde, parvis et mail piéton). Les autres études seront effectivement de niveau AVP. Le détail est précisé dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

véhicules particuliers à la gare depuis la rue d'armagnac et aménagements de la rue des Terres de Borde.

- La mise aux normes d'accessibilité aux quais : mise en place d'ascenseurs d'accès à tous les quais et rehaussement des quais 1 et 4 (partiel), 5, 6 et 7,
- La création d'un abri continu sur le quai 7 et d'une surface couverte sur le quai 1 entre la grande halle et les voies A, B et C,
- La rénovation et l'amélioration du confort des souterrains en liaison avec la mise en accessibilité PMR des quais

D'une manière générale les études feront l'objet d'une recherche de réduction de la consommation énergétique, des émissions de gaz à effet de serre et des coûts d'exploitation, notamment par la production éventuelle sur le site d'énergies renouvelables

Enfin, les études AVP objets de la présente convention seront structurées en deux phases. Une première phase d'Avant Projet Sommaire (APS), puis une seconde phase d'Avant Projet Détaillé (APD).

3.2 Objectifs de ces études

Ces études ont pour objectif de préciser le projet, niveau AVP, de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à horizon de mise en service de la LGV SEA (section Tours-Bordeaux), le calendrier prévisionnel de l'opération et le montant prévisionnel des travaux correspondants

ARTICLE 4 : MAITRISES D'OUVRAGE DES ETUDES AVP

Le comité de pilotage de la convention d'élaboration du programme et de l'Esquisse du 17 juin 2011 a validé certains principes de maîtrise d'ouvrage sur le périmètre du projet pour la phase Réalisation (à l'issue des études de la présente convention) :

- ✓ Bâtiment principal : Gares&Connexions
- ✓ Aménagements sur les quais et souterrains, libération des terrains sur la zone des P2 et P3 : RFF
- ✓ Aménagements urbains (notamment parvis, mail piéton et rue des terres de borde) : CUB ou l'EPA Bordeaux Euratlantique

Les limites exactes de ces périmètres seront précisées à l'issue des études réalisées dans le cadre de la présente convention.

La répartition des maitrises d'ouvrage des études de la présente convention ne préjuge en rien des périmètres des futurs MOA pour la réalisation de l'opération.

Pour les études de la présente convention, RFF assurera en propre sa mission de maîtrise d'ouvrage sur son périmètre (zone des quais, souterrains et libération des terrains pour les parkings P2 et P3).

Gares&Connexions assurera en propre sa mission de maîtrise d'ouvrage des études du bâtiment principal qui est sur son périmètre.

Compte tenu des interfaces importantes entre l'accès commun aux trois parkings et au passage sous le pont du Guit, les partenaires confient à Gares et Connexions, qui l'accepte, l'exercice de la mission de maître d'ouvrage des études pour ce qui concerne l'accès des véhicules (sous le parking P2), les parkings P2 et P3, l'aménagement du pont du Guit, le parvis, le mail piéton et les aménagements sur la rue des Terres de Borde en lien avec le projet de la gare.

Les cofinanceurs s'accordent sur le fait que Gares et Connexions est chargé de la coordination des études AVP.

Dans le cadre de sa mission d'études et de coordination générale, Gares et Connexions s'appuie sur la société AREP pour réaliser les études AVP.

Gares & Connexions fera appel également à tous prestataires de son choix pour mener toutes études complémentaires liées notamment à la réalisation de diagnostics, à des missions de montage et aux problématiques d'ingénierie ferroviaire qui s'avèreraient nécessaires à la conduite de sa mission.

ARTICLE 5 : DELAIS

Les études d'avant projet se dérouleront sur 12 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 6 : SUIVI DES ETUDES

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

6.1 Comité de pilotage

Un comité de pilotage des études est mis en place.

Il comprend les partenaires cofinanceurs de l'étude :

- Le Préfet de la Région Aquitaine,
- Le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,
- Le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux,
- Le Maire de Bordeaux,
- Le Directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- Le Directeur Régional Aquitaine Poitou Charente de RFF,
- La Directrice de 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 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, des dépassements de coûts (cf. art. 10) 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 15 jours minimum avant la date de réunion en vue de leur transmission à chacun des cofinanceurs de l'étude. Les documents support du comité de pilotage seront transmis aux participants au moins une semaine avant la séance.

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 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 AVP,
- 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.

Par ailleurs, Gares&Connexions et RFF pourront organiser des ateliers de travail communs pour partager les éléments d'étude avec les cofinanceurs.

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 4 000 000 € hors taxes, selon la répartition suivante :

Etudes sous maîtrise d'ouvrage Gares et Connexion : 3 250 000 € hors taxes

Etudes sous maitrise d'ouvrage RFF : 750 000 € hors taxes

Le détail de ces coûts est précisé dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

ARTICLE 8 : DISPOSITIONS FINANCIERES

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à participer au financement des études selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués :

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT	%
Etat	600 000 €	15%
EPA Bordeaux Euratlantique	200 000 €	5%
Conseil Régional d'Aquitaine	425 000 €	10,6%
CUB	400 000 €	10%
Ville de Bordeaux	200 000 €	5%
RFF	270 000 €	6,8%
SNCF-Gares&Connexions	1 625 000 €	40,6%
Reliquat convention Esquisse *	280 000 €	7%
Montant des études	4 000 000 €	

() Le montant des études réalisées dans le cadre de la convention Esquisse est inférieur de 280 000 € au montant validé par les partenaires pour réaliser ces études. D'un commun accord, et par dérogation à l'article 8.3 de la convention de financement relative aux études du programme et de l'esquisse de la restructuration de la gare de Bordeaux St Jean à moyen et long terme, les partenaires s'entendent pour utiliser ce montant (280 000 €) pour financer les études de la présente convention.*

Cette répartition ne préjuge en rien du pourcentage de participation des cofinanceurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes.

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	435 000 €
EPA Bordeaux Euratlantique	162 500 €
Conseil Régional d'Aquitaine	260 000 €
CUB	325 000 €
Ville de Bordeaux	162 500 €
SNCF-Gares&Connexions	1 625 000 €
Reliquat convention Esquisse *	280 000 €
Total	3 250 000 €

(*) Le montant des études réalisées dans le cadre de la convention Esquisse est inférieur de 280 000 € au montant validé par les partenaires pour réaliser ces études. D'un commun accord, et par dérogation à l'article 8.3 de la convention de financement relative aux études du programme et de l'esquisse de la restructuration de la gare de Bordeaux St Jean à moyen et long terme, les partenaires s'entendent pour utiliser ce montant (280 000 €) pour financer les études de la présente convention.

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à participer au financement des études conduites par Réseau Ferré de France 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	165 000 €
EPA Bordeaux Euratlantique	37 500 €
Conseil Régional d'Aquitaine	165 000 €
CUB	75 000 €
Ville de Bordeaux	37 500 €
RFF	270 000 €
Total	750 000 €

Cette répartition ne préjuge en rien du pourcentage de participation des cofinanceurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes.

8.2 Modalités de versement

RFF et Gares et Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition définie à l'article 8.1, selon l'échéancier suivant :

- Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :

A la signature de la convention	15%
A la validation de l'APS ou du rapport intermédiaire	37,5%
A la validation des études AVP	37,5%

Le premier appel de fonds lancé par G&C correspondra au solde du montant de la convention Esquisse (20% de son montant) majoré du montant nécessaire pour atteindre 15% du montant total relevant du périmètre de Gares&Connexions dans la présente convention.

Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 90% des participations définies à l'article 8.1.

Les appels de fonds auprès des 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, RFF et Gares et Connexions présentent le relevé final des dépenses 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, RFF et Gares et Connexions procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les sommes dues à RFF et 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. 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 portant numéro de référence de la facture 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

Bénéficiaire	Agence	N° établissement	Code guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

8.3 Economie et dépassement de coût

Dans l'hypothèse d'un coût total des études inférieur au coût prévisionnel des études visé à l'article 6, 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 10 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	Monsieur le Directeur Général EPA Bordeaux Euratlantique 40 rue de Marseille 33 000 Bordeaux
Région Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex Nom du service : Direction des Transports ferroviaires de voyageurs N° de téléphone : 05.57.57.82.75
CUB	Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux Direction des Finances Département exécution budgétaire Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex
Ville de Bordeaux	Direction des Finances Mairie de Bordeaux Place Peyberland 33 000 Bordeaux

ARTICLE 9 : L'ETAPE SUIVANTE

Les études objet de la présente convention ayant pour objectif de préciser au niveau AVP le projet arrêté à l'issue de l'Esquisse, ainsi que ses conditions financières et les modalités d'engagements des cofinanceurs, leurs validations permettront d'engager l'étape suivante, celle de la réalisation du projet.

Ainsi, les partenaires de la présente convention fourniront leurs meilleurs efforts à l'issue de la validation des études APS pour trouver un accord sur le financement global de l'opération et ainsi permettre d'enclencher la réalisation du projet en respectant l'objectif d'achèvement pour début 2017.

ARTICLE 10 : MODIFICATION DE LA PRESENTE CONVENTION

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

ARTICLE 11 : DIFFUSION ET COMMUNICATION

11.1 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.

11.2 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 et RFF assurent la diffusion aux cofinanceurs des études correspondantes. Les autres maîtres d'ouvrages qui seront identifiés à l'issue de la présente convention deviendront de fait propriétaire des études sur leur périmètre. 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 conformément à l'article 6.1, chaque cofinanceur recevra un exemplaire complet des dossiers d'études correspondants dans le mois qui suit.

ARTICLE 12 : 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, RFF et Gares et Connexions procèdent respectivement, 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 13 : 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 14 : 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 15 : 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 du de la présente convention.

ARTICLE 16 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles sont constituées par :

- la présente convention et ses éventuels avenants,
- son annexe : Cahier des Charges des études Avant-Projet (AVP) de l'opération.

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

Fait à Bordeaux, le 2011

Pour l'Etat,
Le Préfet de la Région Aquitaine

Pour la Région,
Le Président du Conseil Régional Aquitaine

M. Patrick STEFANINI

M. Alain ROUSSET

Pour la CUB,
*Le Président de la Communauté Urbaine
de Bordeaux*

Pour la Ville de Bordeaux
Le Maire de Bordeaux

M. Vincent FELTESSE

M. Alain JUPPE

Pour l'EPA Bordeaux Euratlantique,
*Le Directeur Général de l'EPA
Bordeaux Euratlantique*

Pour RFF
*Le Directeur Régional Aquitaine
Poitou-Charentes de RFF*

M. Philippe COURTOIS

M. Bruno de MONVALLIER

Pour la SNCF
La Directrice de SNCF – Gares&Connexions

Mme Sophie BOISSARD

RESTRUCTURATION DE LA GARE DE BORDEAUX SAINT JEAN

CAHIER DES CHARGES DES ETUDES AVP Annexé à la convention de financement relative aux études AVP de l'opération

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objectif de préciser l'ensemble des études à mener au titre de la convention de financement des études AVP¹.

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 :

- les études niveau AVP sur le périmètre du bâtiment principal (espaces voyageurs, commerces et parking P1 et dépose minute)
- les études niveau AVP sur la zone des quais et souterrains (accessibilité PMR, couverture de quais et aménagement des souterrains)
- les études niveau AVP sur la libération des terrains sous les parkings P2 et P3
- les études niveau AVP pour l'accès des voitures aux parkings, y compris l'aménagement du pont du Guit.
- Pour les parkings P2 et P3, les études menées dans le cadre de la présente convention permettront de définir les exigences à respecter pour poursuivre les études et la réalisation de ces ouvrages.
- De même, pour le parvis, la rue des Terres de Borde et le mail piétons, les études consisteront à décrire les exigences issues du projet de la gare à prendre en compte par le maître d'ouvrage qui sera en charge des aménagements de cette rue.
- Des plans d'affaires détaillés mis à jour,
- un planning prévisionnel de l'opération, avec description du phasage des travaux.

Ces études s'appuient sur les études réalisées dans le cadre de la convention Esquisse.

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.

¹ Etudes d'Avant Projet signifie ici, et dans la suite du document, l'ensemble des études réalisées dans le cadre de la présente convention. Toutefois, certaines études seront de niveau « cahier des charges » (parkings P2 et P3, rue des terres de borde, parvis et mail piéton). Les autres études seront effectivement de niveau AVP. Le détail est précisé dans le présent cahier des charges.

2.1 Le périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel des études est délimité comme suit :

- au Sud par le futur pont reliant Amédée St Germain à Armagnac et par la limite des quais,
- au Nord par le pont en U et la limite des quais
- à l'Est par la rue des Terres de Borde en limite du quartier Belcier
- à l'Ouest par le bâtiment de la gare Saint-Jean et la voie C

2.2 Le périmètre de réflexion

Le périmètre de réflexion des études correspond au secteur de la gare de Bordeaux, et à son articulation avec le quartier.

Il comprend notamment la rue des Terres de Borde, 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

Les études menées dans le cadre de la présente convention seront pilotées par deux maîtres d'ouvrage :

- RFF pour les études sur son périmètre foncier (quais, souterrains et libération des terrains pour les parkings P2 et P3)
- Gares & Connexions pour le bâtiment principal, les parkings et les aménagements extérieurs

En outre, Gares&Connexions est chargé de la coordination des études.

Chaque maître d'ouvrage réalisera ses études sur la base des rendus des études de la convention Programme et Esquisse.

Les maîtres d'ouvrage des études associeront les partenaires au fur et à mesure de l'avancement des études.

Pour ce faire, Gares & Connexions et RFF animeront un **atelier de travail** afin que chacun des cofinanceurs de l'étude apporte et partage les informations et données nécessaires à la tenue des études dans le respect des objectifs fixés, notamment en ce qui concerne le planning, les précisions sur le programme et les coûts de l'opération.

Cet atelier de travail se réunira à minima une fois par mois. L'ordre du jour sera élaboré par Gares&Connexions en concertation avec RFF.

En outre, les sujets d'interface avec d'autres projets pourront être traités dans le cadre d'ateliers spécifiques.

ARTICLE 4 – RECUEIL DES DONNEES D'ENTREE

Les données d'entrée sont composées de l'ensemble des livrables des études menées dans le cadre de la convention Programme et Esquisse (voir annexe 2):

Elles seront complétées le cas échéant par des données mises à jour par l'ensemble des partenaires : Plan Guide St Jean Belcier de Bordeaux Euratlantique, ...

En outre, des diagnostics géotechniques complémentaires seront nécessaires.

ARTICLE 5 – CONTENU ET DEROULEMENT DES ETUDES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE GARES & CONNEXIONS

Le déroulement des études AVP se décompose globalement en 2 étapes :

- étape 1 : étude d'Avant Projet Sommaire (APS)
- étape 2 : étude d'Avant Projet Détaillé (APD)

A l'issue de chaque étape, seront mis à jour :

- le montant prévisionnel de l'opération,
- les plans d'affaires,
- le planning prévisionnel de l'opération.

A noter toutefois que les études ne relèvent pas toutes du niveau APS/APD, notamment pour le périmètre concernant le parvis, le mail piétons, la rue des terres de Borde et les parkings P2 et P3.

5.1 – Programme détaillé

La convention Esquisse a permis d'élaborer et de partager un programme fonctionnel du projet. Toutefois, pour réaliser les études AVP, des compléments sont nécessaires pour préciser certains points : articulation entre les 2 côtés de la gare, services offerts en gare, information des voyageurs, exigences en matière de maintenance ...

5.2 - Etape 1 : Avant Projet Sommaire (APS)²

Les études menées dans le cadre de cette étape seront différentes en fonction des espaces étudiés.

5.2.1 – Etudes de niveau APS

Les études seront menées au niveau APS sur le périmètre suivant :

a. Le bâtiment principal qui est lui-même composé de quatre ensembles :

- les espaces voyageurs,
- le parking P1
- les commerces et services
- la dépose minute

Une étude quantifiée et spatialisée des flux de voyageurs au sein du bâtiment et à ses abords sera réalisée pendant cette phase.

b. L'accès VP et pont du Guit

La zone d'accès VP correspond à la zone dite « des châteaux d'eau ». Plus précisément, elle correspond à la zone comprise entre le pont du Guit, le poste de mise en parallèle (PMP) et les voies ferrées. Elle se prolonge néanmoins jusqu'à l'entrée du bâtiment principal en passant sous les deux ponts (du Guit et du tramway) pour la zone d'accès des véhicules aux parkings et à la dépose minute. Outre, l'aménagement pour l'accès des véhicules, le pont du Guit doit être modifié pour l'accès des piétons au parking P2.

L'accès VP sera aménagé en fonction de la capacité du carrefour Armagnac à gérer les flux de véhicules.

5.2.2 – Etudes de définition des exigences

a. Parvis

Cette zone correspond à l'espace compris entre la rue des terres de Borde, le pont du tramway et le bâtiment principal. Les études définiront les exigences à respecter pour l'aménagement de cette zone (limites de la zone, notamment avec le bâtiment principal, lien avec le mail piéton, fonctionnalités à mettre en place avec éventuellement une organisation spatiale définie, phasage des travaux...)

Les parkings vélos extérieurs seront étudiés dans le cadre de ce lot ou du de celui du pont du Guit en fonction des emplacements qui seront arrêtés.

² Certaines des études de cette étape, comme cela est précisé par la suite, ne sont pas du niveau APS mais consistent à définir les exigences à respecter pour poursuivre l'opération.

b. Mail piétons

Cette zone correspond à l'espace compris entre le pont du tramway, la rue des terres de Borde, le rond point Armagnac et le pont du Guit. Les études définiront les exigences à respecter pour l'aménagement de cette zone (limites de la zone, notamment avec le carrefour Armagnac, lien avec le parvis, fonctionnalités à mettre en place, phasage des travaux...)

c. Rue des terres de Borde

Les limites concernées par cette étude sur la rue des terres de Borde sont l'extrémité de la pointe du triangle Belcier (entre la rue Morion et la rue Filaurie) pour le nord et le dessous du pont du tramway côté sud. Les études définiront les exigences à respecter pour l'aménagement de cette zone, notamment pour ce qui concerne :

- le lien avec le parvis et le mail piétons,
- les fonctionnalités à mettre en place dont la prise en charge des taxis, la zone de prise en charge des voyageurs par des cars de substitution en cas de perturbation du trafic ferroviaire, les cars de groupes, la localisation de la station TCSP, les livraisons de la gare, la gestion des déchets...
- le phasage des travaux...)

Par ailleurs, d'autres aménagements sont prévus dans cette rue en dehors du projet de restructuration de la gare (notamment mise en place d'un TCSP). Ils ne seront pas pris en compte dans cette étude.

d. Parkings P2 et P3

Le montage sur ces parkings n'étant pas défini, les partenaires ne souhaitent pas s'engager dans des études de niveau AVP. Néanmoins, les interfaces avec les autres zones du projet sont telles qu'il est nécessaire de définir, en parallèle aux études AVP (bâtiment principal, accès VP et zone su pont du Guit), les exigences qui devront être respectées par la suite pour ces ouvrages.

Avant de décrire ces exigences, il est nécessaire de prolonger les études sur les parkings, notamment pour fiabiliser les accès et les circulations des véhicules, les cheminements piétons, la faisabilité d'insertion dans l'environnement ferroviaire ...

Ensuite, l'étude définira les exigences à respecter par les parkings P2 et P3, notamment en ce qui concerne les contraintes techniques (environnement ferroviaire, accès VP en dessous, phasage des travaux...) que les exigences fonctionnelles (accès aux parkings, capacités, évacuations, nature des véhicules) ou les exigences architecturales pour respecter l'unité du projet.

A noter que le schéma d'accès aux parcs de stationnement proposé dans les études esquisse pourra évoluer (entrée et/ou sortie par bretelle sur le pont du Guit et/ou sous le nouveau pont).

5.3 - Etape 2 : Avant Projet Détaillé (APD)

Les études menées dans le cadre de cette étape seront toutes de niveau APD et concernent le périmètre suivant décrit au § 5.2.1, c'est-à-dire :

- Le bâtiment principal (espaces voyageurs, commerces et services, parking P1 et dépose minute)
- L'accès VP et pont du Guit (périmètre décrit au point b du § 5.2.1)

5.4 – Procédures administratives

5.4.1 – Concertation préalable au titre de la L300-2

La période de cette convention sera également mise à profit par Gares&Connexions pour réaliser une concertation préalable sur la base du projet global identifié à l'issue de la convention Esquisse. La concertation préalable devrait se dérouler en début de convention AVP (en parallèle aux études APS). Les principes de cette concertation seront partagés avec l'ensemble des partenaires : nature des informations, stratégie de concertation, planning...

5.4.2 – Etude d’impact

Gares&Connexions effectuera une étude d’impact du projet dans la perspective de l’enquête publique. Cette étude sera réalisée en parallèle aux études APS.

5.4.3 – Etude de sécurité publique

Le projet fera l’objet d’une étude de sécurité publique qui sera engagé pendant la phase AVP.

5.4.4 – Enquête publique

L’enquête publique relative au projet de la gare devrait se tenir à l’issue de la phase d’étude AVP.

5.4.5 – Permis de construire

Le dossier de demande de permis de construire sera élaboré sur la base des pièces issues de l’APD. Toutefois, la demande ne sera déposée que lorsque la convention de financement de la fin de l’opération sera validée.

ARTICLE 6 – PROGRAMME DES ETUDES AVANT PROJET SOUS MAITRISE D’OUVRAGE DE RFF

6.1 – Localisation

Sur la base des études de faisabilité réalisées par Gares & Connexions, les études sous maîtrise d’ouvrage de RFF concernent les points suivants :

Zone de gare

- mise aux normes de l’accessibilité PMR des quais 2 à 7 (estimation 10,2 M€)
- rénovation et amélioration du confort des souterrains nord, central et sud (estimation 4 M€)
- création d’une marquise continue sur le quai 7 (estimation 1,5 M€)
- création d’une couverture entre les marquises des quais 1, 1 bis et le pignon sud du bâtiment voyageurs existant (estimation 0,5 M€)

Zone des parkings silos P2 et P3

- libération des emprises impactées par le projet de parkings silos 2 et 3, incluant reconstitution des installations ferroviaires existantes (estimation 5 à 7 M€)

6.2 – Programmes d’études

Zone de gare

Mise en accessibilité PMR des quais 2 à 7

- création d’ascenseurs reliant le souterrain sud aux quais concernés, avec reconstitution d’escaliers sur les quais 2 à 4
- rectification d’escaliers sur les 6 et 7
- rehaussement des quais 5 à 7, 1 et 4 (partiel) incluant la réfection des bandes podotactiles
- mise en œuvre signalétique PMR sur les quais et souterrains considérés
- dépose des monte-personnes et obturation trémies des quais 1 à 4

Réfection souterrains nord, central et sud et souterrain longitudinal (sous le quai 1)

- en liaison avec la mise aux normes de l’accessibilité PMR des quais 1 à 7, réfection des revêtements sol / murs / plafond,
- réfection de l’éclairage, de la signalétique et de la sonorisation

Création d’une marquise continue sur le quai 7

- extension et rénovation de la marquise existante sur la totalité du quai

Création d'une couverture entre les quais 1, 1 bis et le pignon sud du bâtiment voyageurs

- sous réserve d'accord de l'Architecte des Bâtiments de France et du SDIS, création d'une couverture permettant la circulation hors d'eau des voyageurs entre le quai 1 et les voies A B C

Zone des parkings silos P2 et P3

Libération des emprises impactées par le projet de parkings silos, incluant reconstitution des installations ferroviaires existantes

- déplacement et/ou démolitions des installations ferroviaires existantes situées dans l'emprise des parkings silos P2 & P3, sans modification du plan de voies et du poste de mise en parallèle (PMP) existants.
- relogement des services infrastructures / exploitation impactés par le projet
- si nécessité (sauf désaccord de l'Architecte des Bâtiments de France et du SDIS), reconstitution des châteaux d'eau en partie supérieure des parkings silos

Chaque partie d'étude citée ci-dessus fera l'objet d'un dossier technique comprenant :

- une notice descriptive,
- les plans et coupes de la situation existante et de la situation projetée
- un phasage de réalisation et un planning (intégrant les interfaces avec la réalisation des parkings)
- une estimation niveau avant projet aux conditions économiques de juin 2012

ARTICLE 7 – PLANNING DES ETUDES

La mission se déroulera sur 12 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.

ARTICLE 8 – BILAN ECONOMIQUE DU PROJET

Les conditions économiques de référence du chiffreage seront celles de juin 2012.

Les coûts du projet seront mis à jour à l'issue de chacune des 2 étapes (APS et APD) des études. Les coûts seront précisés pour chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Ces coûts seront mis à jour par

- Gares & Connexions pour les études de niveau AVP sous sa maîtrise d'ouvrage (périmètre correspondant à celui décrit au paragraphe 5.2.1 ci-avant)
- RFF pour les études sous sa maîtrise d'ouvrage (voir art. 6 ci-avant)
- Les futurs maîtres d'ouvrage, lors de la conduite de leur propre AVP pour les périmètres qui ne font pas l'objet d'une étude AVP dans le cadre de la présente convention, à l'exception des parkings P2 et P3 (périmètre correspondant aux points a, b et c du paragraphe 5.2.2 ci-avant)
- Gares&Connexions pour les parkings P2 et P3, uniquement à l'issue de la phase APS.

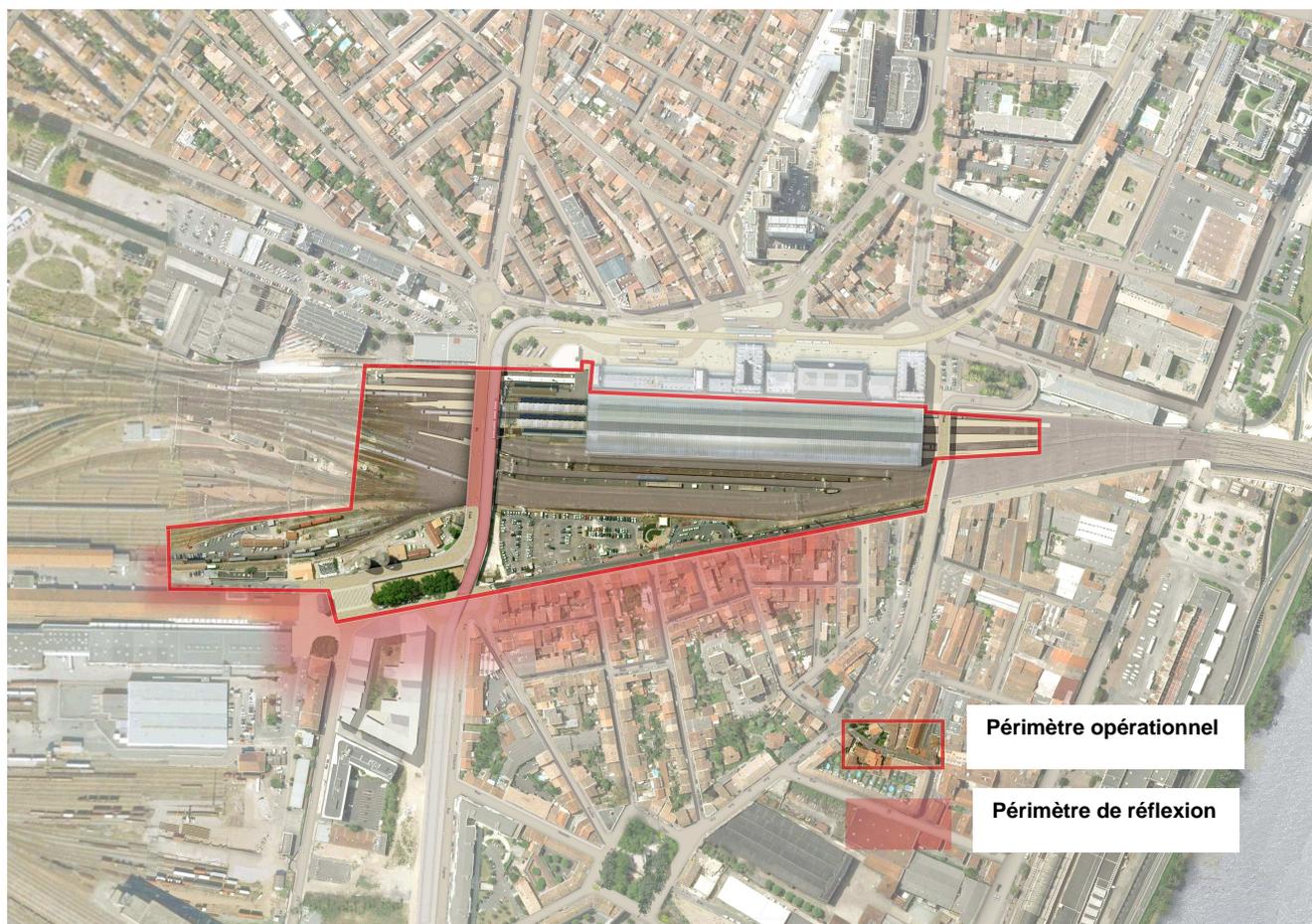
En outre, le bilan des coûts de l'opération qui vise à déterminer les conditions d'équilibre économique et financière basée sur des estimations de niveau AVP sera mis à jour à l'issue de chacune des 2 étapes.

ARTICLE 9 – LIVRABLES DE L'ETUDE

Les études menées dans le cadre de la présente convention fourniront les livrables suivants :

- dossier d'étude APS pour chaque périmètre décrit dans la convention
- dossier d'étude APD pour chaque périmètre décrit dans la convention
- cahier des exigences pour chaque périmètre décrit dans la convention : parvis, mail piétons, rue des terres de Borde et parkings P2&P3.
- les coûts du projet par périmètre à l'issue de chaque phase
- des plans d'affaires mis à jour à chaque phase
- le phasage des travaux de réalisation de l'opération
- un planning du projet
- Cartographie des risques du projet
- le dossier de demande de permis de construire du bâtiment principal
- Rapport de diagnostic géotechnique

Annexe 1 – Les périmètres associés



Annexe 2 – livrables des études menées dans le cadre de la convention Programme et Esquisse

- **ETUDES**
 - ETUDE DE PROGRAMMATION DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL
 - SYNTHESE DES SIMULATIONS DE FLUX
 - ETUDE SUR LE POTENTIEL COMMERCIAL DU PEM
 - ETUDE SUR LE POTENTIEL DES PARKINGS
- **MONTAGE D'OPERATION**
 - PLANNING ETUDES ET TRAVAUX
 - PHASAGE
 - ESTIMATION TRAVAUX – INVESTISSEMENT
 - PLANS D'AFFAIRES
- **NOTICES ARCHITECTURALES & TECHNIQUES**
 - NOTICE ARCHITECTURALE
 - NOTICE TECHNIQUE (ferroviaire et pont du Guit)
 - PLAQUETTE HISTORIQUE (histoire de la gare de Bordeaux)
 - NOTICE DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE
 - NOTICE SOMMAIRE DE SECURITE INCENDIE DES TROIS BATIMENTS
- **DIAGNOSTICS & RELEVES TECHNIQUES**
 - RELEVES GEOMETRE
 - RELEVES DES RESEAUX EXISTANTS VRD
 - DIAGNOSTIC STRUCTURE DU PONT DU GUIT
 - DIAGNOSTIC QUALITE DES SOLS ET SOUS SOL
 - RELEVES TOPOGRAPHIQUES
 - PLAN DE CONSTRUCTION DU PONT DU GUIT
 - PLAN DE CONSTRUCTION DU PONT DU TRAMWAY
- **ETAT EXISTANT**
 - PLAN DE SITUATION (1/5000)
 - PLAN MASSE (1/1000)
 - PLAN NIVEAU 0 (rue Terres de Borde, Pont du Guit, Parvis et plateau de voies) (1/1000)
 - PLAN NIVEAU -1 (1/1000)
 - COUPES TRANSVERSALES (1/1000)
 - PLAN DU FONCIER
- **ETAT PROJETE**
 - PLAN MASSE (1/1000)
 - PLAN NIVEAU -1 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU 0 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +1 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +2 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +3 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +4 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +5 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +6 (1/1000)
 - PLAN NIVEAU +7 (1/1000)
 - FACADES (1/500)
 - COUPES TRANSVERSALES (1/200)
- **SOUTERRAINS / ABRIS**
 - SOUTERRAIN SUD
 - ABRI QUAI 7
 - ABRI VOIES ABC
- **PARVIS et PONT DU GUIT**
 - AMENAGEMENT DU PARVIS ET DU DESSOUS DU PONT AVEC DIFFERENTES OPTIONS
- **MAQUETTE**
 - PLAQUETTE A3 DES PHOTOS DE LA MAQUETTE

- **PERSPECTIVES**
 - IMAGE extérieure côté rue des Terres de Borde
 - IMAGE extérieure côté pont du tramway
 - IMAGE intérieure depuis niveau RDC
 - IMAGE intérieure depuis niveau R+3

- **MODELE 3D**
 - PLAQUETTE A3 DES VUES DU MODELE 3D

- **RAPPORT DE SYNTHESE**

Annexe 3 –Calendrier des études

Zone de gare (périmètre RFF)	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Processus marchés												
Mise aux normes accessibilité PMR												
Libération emprises pkg silos 2 & 3												
Rénovation souterrains												
Couverture quais 7 et accès voies ABC												
Planning et phasage												

Périmètre d'étude G&C	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Bâtiment principal												
APS												
Validation APS												
APD												
Validation APD												
Accès VP et Pont du Guit												
APS												
Validation APS												
APD												
Validation APD												
Rue des terres de Bordes + Parvis + Mail piétons												
Exigences												
validation												
Parkings P2 et P3												
Exigences												
validation												

Annexe 4 – Décomposition des coûts des études

Périmètre des études Gares&Connexions :

Montant travaux / MOE / MOA en k€ (CE 06/2010)	Montant Travaux (MTx)	Total MOE		Total MOA
		Taux	Montant = MTx * Taux	Taux = 3%
Batiment principal	46 300	12%	5 556	1 389
Accès VP + Pont du Guit	3 500	10%	350	105
P2 + P3	19 200	10%	1 920	576
Rue des TdB + parvis + mail piétons	5 600	10%	560	168
Totaux	74 600		8 386	2 238

MOE	Total AVP -> Livra. (k€)	Montant convention AVP	
		Taux	Montant (k€)
Batiment principal	5 556	28%	1 556
Accès VP + Pont du Guit	350	28%	98
P2 + P3	1 920	10%	192
Rue des TdB + parvis + mail piétons	560	10%	56
Totaux	8 386		1 902

MOA	Total AVP -> Livra. (k€)	Montant convention AVP	
		Taux	Montant (k€)
Batiment principal	1 389	28%	389
Accès VP + Pont du Guit	105	28%	29
P2 + P3	576	10%	58
Rue des TdB + parvis + mail piétons	168	10%	17
Totaux	2 238		493

Detail des couts des études sous MOA G&C (en k€ CE 06/2010)	CE 2012 *
MOE Etudes	1902
OPC	55
MOE Coordination générale (1%)	100
MOA	493
Assistance MOA divers	375
PAI	182
TOTAL	3107

* L'indice d'actualisation des études est appliquée sur l'indice Ingénierie (2,6% en 2011 et estimé à 2% en 2012)

Les frais d'assistance à MOA se décomposent ainsi :

- Diagnostics 100 k€
- Programmation 60 k€
- Procédures administratives 60 k€
- CT, CSPS, SSI 80 k€
- Montage 30 k€
- Planification 20 k€
- Communication 25 k€

Périmètre des études RFF :

Libellé des études	Montant hors taxes (k€)
Zone de gare (MOE 12%)	420
Zone de parkings P2 et P3 (MOE 15%)	210
Provisions pour levés topos et sondages	100
Sous total	730
Frais de Maîtrise d'Ouvrage (3%)	20
Total	750