

Restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ETUDES PROJET (PRO) ET AUX TRAVAUX DE L'OPERATION



bordeaux euratlantique



Entre:

- **l'Etat** (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, représenté par Monsieur Michel DELPUECH, Préfet de la Région Aquitaine,
Ci-après désigné « l'Etat »,
- **le Conseil Régional d'Aquitaine**, représenté 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 du Conseil de Communauté en date du,
Ci-après désignée « La Cub »,
- **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPÉ, 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 2 80 737 (2002B08113), dont le siège est 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de RFF, ayant donné délégation de signature à Madame Valérie CHAMPAGNE, Directrice Générale Adjointe du Pôle Finances et Achats
Ci-après désigné « RFF »,
- **La Société Nationale des Chemins de fer Français**, Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre du Commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 2 place aux étoiles 93200 St Denis, représentée par Madame Rachel PICARD, Directrice Générale Déléguée Gares & Connexions, dûment habilitée à cet effet,
Ci-après désignée « SNCF » ou « Gares & Connexions »

L'ensemble des signataires sont ci-après ensemble dénommés « les cofinanceurs de l'opération » ou « les cofinanceurs ».

L'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique, la Communauté Urbaine de Bordeaux, la Société Nationale des Chemins de fer Français et RFF sont ci-après ensemble désignés « les maîtres d'ouvrage »

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 27 juillet 2012 portant nomination de Michel DELPUECH aux fonctions de Préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-ouest, préfet de la Gironde ;
- Le code des transports,
- La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) confiant aux Régions, à partir du 1^{er} janvier 2002, le rôle d'autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional ;
- Le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire
- 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 », son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011, et son avenant n°2 en date du 3 juin 2013 ;
- La convention générale de gestion du grand projet n°6 du CPER 2007-2013, en date du 16 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011, et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013 ;
- 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 en date du 18 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012, et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013 ;
- 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 ;
- La convention de financement relative aux études d'avant projet de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme en date du 13 juillet 2012 et son avenant n°1 en date du ;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

1 Contexte

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

En adéquation avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, la gare de Bordeaux Saint-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 ferroviaire du Sud Ouest (prolongement de la LGV au-delà de Bordeaux) et par l'accroissement des voyageurs TER, conduisant à une forte augmentation du trafic voyageurs (11 millions de voyageurs/an en 2009 – 18 millions de voyageurs/an à l'horizon de mise en service de la LGV Tours-Bordeaux). 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 de la Gironde 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, la Région, 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, l'EPA Bordeaux Euratlantique, RFF, Gares & Connexions 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 première 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 cofinanceurs et le programme de l'opération répondant à l'ensemble de ces besoins, de réaliser une esquisse de l'opération et une première 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 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...

Une seconde convention de financement pour les études d'avant projet, notifiée le 13 juillet 2012. L'objet de cette convention était de financer les études d'avant projet de l'opération. Ces études ont notamment permis la rédaction des cahiers des charges techniques, pièces du dossier de la consultation lancée par SNCF en son nom et en celui de RFF pour la mise à disposition de leur domaine public en vue de la réalisation de trois parkings et commerces.

En outre, ces études ont permis de préciser les enjeux économiques du projet afin d'en permettre le financement dans les meilleures conditions.

Enfin, les études du projet se déroulent en parallèle de celles que mène l'EPA Bordeaux Euratlantique pour la mise en œuvre de la ZAC Saint-Jean Belcier. L'amélioration de l'accessibilité à la gare pour l'ensemble des modes de déplacements en constitue une orientation première.

2 Les principaux résultats des études réalisées dans le cadre de la convention AVP

Le projet est structuré en 4 parties :

- 1) Un bâtiment principal, dit bâtiment Belcier, situé entre la rue des Terres de Borde et le faisceau ferroviaire, qui comprend un nouveau Bâtiment Voyageurs (création de 2500 m² environ de surface pour les services voyageurs), un parking P1 de 850 places sur 7 niveaux dont un niveau en sous sol pour la dépose minute notamment, un espace de commerces et services (environ 1800 m²).
- 2) Un parking complémentaire P2 d'une capacité de 750 places environ, situé entre la rampe d'accès au pont du Guit et le faisceau ferroviaire. Ce parking est relié au bâtiment Belcier pour les voitures et les piétons par le dessous du pont du Guit qui sera aménagé en conséquence par la création de deux ouvertures larges. Par ailleurs, les cofinanceurs conviennent du besoin à long terme d'un parking P3 en complément de l'offre de stationnement offerte par les parkings P1 et P2. Destinés à constituer une réserve foncière à long terme à cet effet, les travaux de libération du terrain nécessaire à ce futur P3 font également partie de la présente convention.
- 3) Des aménagements urbains à vocation multimodale, notamment création d'un parvis devant le nouveau bâtiment voyageurs, d'un mail piéton entre la rampe d'accès au pont du Guit et la rue des Terres de Borde, d'une vélostation sécurisée située au Nord du nouveau bâtiment voyageurs et d'emplacements de stationnement de transports en commun.
- 4) Des aménagements dans le périmètre de la gare existante afin de :
 - o mettre aux normes l'accessibilité des PMR aux quais et souterrains
 - o améliorer l'accueil des voyageurs avec la création d'abris continus pour les voyageurs sur le quai 7 et au niveau de l'accès reliant la voie 1 aux voies A, B et C à l'extrémité du bâtiment sur le quai 1
 - o rénover et mettre à niveau le confort des souterrains.

En outre, la rue des Terres de Borde sera réaménagée dans le cadre du projet d'ensemble de la ZAC Saint Jean Belcier, porté par l'EPA Bordeaux-Euratlantique, afin d'en faire une voie dédiée à la circulation des transports en commun, des riverains et des modes doux (vélos, piétons...) Cet aménagement n'est pas inclus dans le périmètre de la convention mais relève du protocole cadre entre La Cub et l'EPA portant sur la réalisation de la ZAC Saint Jean Belcier en date du 10 juillet 2012.

A l'issue d'une consultation mentionnée au 1 du préambule, SNCF et RFF autorisent, par le biais de conventions d'occupation temporaire constitutives de droits réels, un opérateur à occuper le domaine public ferroviaire pour construire et exploiter les parkings dénommés parking P1 et parking P2.

Le lot commerces de la consultation s'est révélé infructueux.

Dans ce cadre, l'opérateur de parking portera l'investissement des deux parkings, apportera une contribution financière aux frais de libération des terrains et exploitera les parkings. Les commerces du bâtiment voyageurs seront réalisés et concédés par la SNCF.

Les cofinanceurs conviennent maintenant de financer la part des études de niveau Projet (PRO) et des travaux nécessaires à la réalisation de l'opération, demeurant à la charge des maîtres d'ouvrage publics. Toutefois, la présente convention fait apparaître le coût global du projet, y compris le coût relevant des opérations imputées à l'opérateur de parkings susmentionné.

ARTICLE 1ER : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir l'engagement de chacun des cofinanceurs quant au financement et à la réalisation des études PRO et des travaux de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean.

Elle précise notamment :

- le périmètre des différentes maîtrises d'ouvrage,
- le contenu des études PRO et des travaux,
- les évolutions foncières sur le périmètre du projet
- le calendrier prévisionnel des études PRO et des travaux
- les modalités de pilotage et de suivi des études PRO et des travaux,
- leurs modalités de financement.

ARTICLE 2 : CONTENU DES ETUDES PRO

La liste des livrables des études PRO du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est précisée en annexe 1 à la présente convention, en fonction des périmètres de maîtrise d'ouvrages indiqués à l'article 4.

ARTICLE 3 : CONSISTANCE DES ETUDES ET DES TRAVAUX

Les études PRO et les travaux de la présente convention portent sur :

- La création d'un bâtiment principal Belcier situé entre la rue des Terres de Borde et le faisceau ferroviaire, comprenant les espaces voyageurs et locaux de service d'une surface d'environ 2500 m²), un programme de commerces d'environ 1800 m² et un parking P1 d'une capacité de 850 places environ,
- La libération des terrains nécessaires à la réalisation d'un parking P2 de 750 places environ et d'une réserve de capacité à plus long terme pour un futur parking P3, étant entendu que le parking P2 sera réalisé par l'opérateur mentionné en préambule,
- La construction d'un ouvrage de franchissement inférieur dans le remblai du pont du Guit, côté Belcier, pour permettre l'accès définitif des véhicules au P1, d'une part, et la circulation des piétons et des vélos entre le P2 et le parvis, d'autre part,
- Les aménagements urbains liés à l'intermodalité, notamment parvis devant le bâtiment principal Belcier, mail piéton au droit du pont du Guit, stationnement libre pour les vélos (220 places environ)
- La réalisation d'une vélostation sécurisée, dédiée au stationnement vélos, située au nord du nouveau bâtiment voyageurs, d'une capacité d'environ 370 places
- La mise aux normes d'accessibilité des quais : mise en place d'ascenseurs d'accès à tous les quais dans le souterrain traversant et rehaussement des quais 4 (partiel), 5, 6 et 7
- La création d'un abri continu sur le quai 7 et d'une surface couverte 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

- L'analyse des mutations foncières nécessaires au projet et des conditions de libération des terrains (plusieurs propriétaires fonciers sont recensés sur le périmètre du projet : SNCF, La Cub et RFF - le détail des périmètres fonciers est fourni en annexe)
- Le déplacement des feeders, des shelters SFR et du transformateur ERDF situés sur le triangle Belcier

ARTICLE 4 : MAITRISES D'OUVRAGE DES ETUDES ET DES TRAVAUX

4.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions

Les études et les travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares & Connexions faisant l'objet de la présente convention portent sur :

- La construction du bâtiment principal Belcier, y compris l'aménagement des abords immédiats, notamment l'arrière du bâtiment le long des voies ferrées et une zone technique, jusqu'en limite des aménagements réalisés dans le périmètre de maîtrise d'ouvrage EPA. La maîtrise d'ouvrage de Gares&Connexions ne comprend pas le parking P1 dont le maître d'ouvrage est l'opérateur de parking
- La construction et l'aménagement d'une vélostation sécurisée situé au Nord du futur bâtiment voyageurs Belcier.
- La dépollution des sols, comprenant l'excavation, le transport et le traitement en centre agréé des terres, les relogements nécessaires (loueurs notamment) et le déplacement des installations existantes à l'emplacement du bâtiment principal Belcier, à l'exception des feeders (lignes aériennes alimentant les caténaires de la gare) inclus dans le périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF
- La démolition du bâtiment Fret SNCF situé à l'emplacement du futur P3.

4.2 Périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF

Les études et les travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF faisant l'objet de la présente convention portent sur :

- La libération des emprises pour la réalisation des ouvrages des parkings P2 et futur P3 (à l'exception de la démolition du bâtiment Fret SNCF situé à l'emplacement du futur P3). La maîtrise d'ouvrage de RFF ne comprend pas la construction du parking P2 (y compris une zone de stationnement vélos de 150 places environ) dont le maître d'ouvrage est l'opérateur de parking
- Le déplacement des feeders sur le triangle Belcier (lignes aériennes alimentant les caténaires de la gare)
- La mise aux normes d'accessibilité aux quais pour les personnes en situation de handicap : mise en place d'ascenseurs d'accès à tous les quais et rehaussement des quais 4 (partiel), 5, 6 et 7,
- La création d'un abri continu sur le quai 7 et d'une surface couverte 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

Par ailleurs, en tant que concédant sur son foncier, RFF fera procéder aux opérations suivantes :

- déplacement des shelters SFR situés actuellement sous le pont du tramway
- déplacement du transformateur ERDF « rue des Terres de Borde », situé sur l'emprise RFF du futur parvis

4.3 Périmètre de maîtrise d'ouvrage de l'EPA Bordeaux Euratlantique

Les études et les travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Bordeaux Euratlantique faisant l'objet de la présente convention portent sur :

- Le parvis et le mail piétons, y compris les aménagements nécessaires au stationnement libre des vélos, aux arrêts des bus, aux taxis et les emplacements des cars de substitution ferroviaire et de tourisme (stationnement, dépose et prise en charge des voyageurs)
- Les espaces publics situés au nord de la vélostation et bordés par les emprises RFF et la rue des Terres de Borde
- L'accès provisoire des véhicules au parking P1 dans l'attente de la mise en service de P2 ; l'accès définitif étant réalisé par l'opérateur de parking.

4.4 Périmètre de maîtrise d'ouvrage de La Cub

Les études et les travaux sous maîtrise d'ouvrage de La Cub faisant l'objet de la présente convention portent sur :

- La construction d'un ouvrage de franchissement inférieur dans le remblai du pont du Guit, côté Belcier, afin de permettre l'accès des voitures au P1, d'une part, la circulation des piétons et vélos entre le futur bâtiment voyageurs et le parking P2, d'autre part.

4.5 Coordination des maitrises d'ouvrages

Chaque maître d'ouvrage est responsable des études et des travaux sur son périmètre. Néanmoins, étant données les interfaces entre périmètres de maitrises d'ouvrages, une coordination entre ces derniers est indispensable.

Ainsi, les cofinanceurs s'accordent sur le fait que SNCF Gares & Connexions est chargé de la coordination des maîtrises d'ouvrages sur le périmètre de cette convention pour ce qui concerne le bâtiment principal Belcier et les aménagements correspondants : parvis, mail, libération des terrains pour le bâtiment, stationnement des vélos, parkings P1.

RFF assurera la coordination de son périmètre avec les autres projets ferroviaires du site (Grande Halle Voyageurs, travaux sur les quais/voies...) et avec l'ouverture du pont du Guit.

Dans le cadre de cette mission, Gares & Connexions et RFF se feront assister par un OPC en charge de l'Ordonnancement du Pilotage et de la Coordination du projet. Le lien sera régulier avec le prestataire qui sera désigné par l'EPA Bordeaux Euratlantique pour assurer la coordination inter maîtrises d'ouvrages des travaux sur l'ensemble du périmètre du projet urbain.

En outre, une attention particulière sera portée aux réalisations nécessaires au bon fonctionnement du projet (évolution des conditions de circulation et de stationnement dans le quartier Belcier, carrefour Armagnac...) et à l'impact des travaux sur les circulations ferroviaires.

4.6 Maîtrise d'ouvrage du pont du guit

L'aménagement des accès voitures et piétons au bâtiment voyageurs et au P1 concerne des opérations sous maîtrise d'ouvrage de RFF (libération des emprises) et de La Cub (réalisation et aménagement d'un ouvrage de franchissement inférieur dans le remblai du pont du Guit). RFF et La Cub conviendront par convention ad hoc des modalités d'organisation d'une maitrise d'ouvrage

unique des travaux à réaliser sur ce périmètre, conformément à l'art.2-2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite Loi MOP.

ARTICLE 5 : DELAIS

L'objectif majeur est de mettre en service l'ensemble des aménagements prévus, à l'exception du P2, au plus tard au moment de la mise en service de la LGV Tours Bordeaux.

Ainsi, les principales échéances sont, à titre indicatif, les suivantes :

- ✓ réalisation des études PRO : 2013-2014
- ✓ lancement des procédures de consultation pour les marchés travaux du bâtiment principal Belcier : 2nd semestre 2013
- ✓ signature des AOT parkings : 4^{ème} trimestre 2013
- ✓ début des travaux de libération sur la zone du bâtiment principal : 2014 dont
 - ✓ Déplacement des feeders : terminé pour septembre 2014
 - ✓ Déplacement des shelters : juin 2014
 - ✓ Déplacement du transformateur ERDF : au plus tard, 6 mois avant mise en service du bâtiment Belcier prévue en avril 2017
 - ✓ Relogement des loueurs : terminé pour septembre 2014.
- ✓ travaux du bâtiment principal Belcier: à partir du 2nd semestre 2014 pour une mise en service au printemps 2017
- ✓ aménagements extérieurs : avril 2017 pour l'accès provisoire à P1, le parvis et le mail piéton ; le délai de réalisation des autres aménagements faisant l'objet d'études toujours en cours par l'EPA (cf. annexe 3)
- ✓ zone des quais : terminé pour mi 2017
- ✓ libération des terrains des parkings P2 et futur P3 et franchissement inférieur du pont du Guit : avant fin 2016
- ✓ réalisation du P2 (opérateur parking): à partir de 2017 pour une mise en service fin 2018.

Un planning prévisionnel plus détaillé par périmètre de MOA est annexé (annexe n°3) à la présente convention. Ce planning sera mis à jour au fur et à mesure de l'avancement du projet sans faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 6 : OPERATIONS FONCIERES

Une mise en cohérence des propriétés foncières avec le projet est nécessaire.

Les principes de mutations foncières et volumétriques telles que décrites dans l'annexe n° 4 engagent les cofinanceurs, sous réserve de l'accomplissement des formalités correspondantes.

Les cessions se feront sur la base de l'estimation du service des Domaines. Un état des mutations foncières effectuées sera établi à la fin de la durée de la convention.

Les principales mutations sont décrites ci-dessous :

- **Bâtiment principal Belcier et vélostation**

SNCF Gares & Connexions deviendra seule propriétaire de l'assiette foncière du bâtiment principal Belcier et de la vélostation, actuellement composée de trois propriétés : SNCF - Gares & Connexions, La Cub et RFF.

Afin de respecter le calendrier de l'opération, RFF et La Cub procèdent aux cessions correspondantes dans les meilleurs délais.

En outre, le bâtiment principal et la vélostation comportent des auvents en surplomb sur le domaine public de La Cub, au droit de la rue des Terres de Bordes. Gares & Connexions et La Cub établiront une convention de superposition d'affectation des domaines publics concernés.

- **Mail piéton**

Dans le cadre des mutations foncières résultant de l'opération, les cofinanceurs conviennent que le foncier RFF situé au sud du pont du tramway, bordé par la rue des Terres de Bordes et le pont du Guit, a vocation à intégrer le périmètre urbain, de par les nouvelles fonctionnalités que lui confère le projet. L'accès aux emplacements de cars de substitution ferroviaire devra être garanti dans le cadre de la mutation foncière qui pourra être opérée.

- **Pont du Guit**

La Cub cèdera les volumes créés sous le futur ouvrage du pont du Guit à SNCF Gares&Connexions d'une part pour permettre l'accès définitif des voitures au parking P1 et à RFF d'autre part, pour permettre l'accès piétons et cycles au futur parking P2.

Afin de respecter le calendrier de mise en œuvre du projet de parkings, La Cub procédera à ces cessions en volume dans les meilleurs délais.

- **Réserve foncière destinée à un futur parking P3**

Les propriétaires (SNCF et RFF) de l'emprise réservée à long terme (horizon 10 ans après la mise en service de P2) pour un futur parking P3, s'engagent jusqu'à cet horizon à :

- Ne pas y réaliser de constructions ou d'investissements dont les caractéristiques remettraient en cause la mobilisation de cette emprise à des fins de parking.
- La libérer, à leurs frais, des occupations provisoires de tout type que l'activité ferroviaire pourrait nécessiter avant la réalisation du futur parking. Ces libérations devront se réaliser dans des délais compatibles avec la réalisation du futur parking.
- La libérer, à leurs frais, des occupations provisoires de tout type consenties à des tiers dans des délais permettant la réalisation du futur parking

ARTICLE 7 : SUIVI DES ETUDES ET DES TRAVAUX

Les maîtres d'ouvrage rendront compte de l'avancement de leurs études et travaux au comité technique et au comité de pilotage.

7.1 Comité de pilotage

Un comité de pilotage des études et travaux est mis en place.

Il comprend les partenaires cofinanceurs de l'étude :

- Le Préfet de la région Aquitaine, ou son représentant,
- Le Président du Conseil régional d'Aquitaine, ou son représentant,
- Le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ou son représentant,
- Le Maire de Bordeaux, ou son représentant,
- Le Directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique, ou son représentant,
- Le Directeur Régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF, ou son représentant,
- La Directrice de Gares & Connexions, ou son représentant,

- Le Directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement, ou son représentant,

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 suit et valide le déroulement et le contenu des études PRO et des travaux de l'opération tels que définis à l'article 3. Il veille, par ailleurs, à la cohérence d'ensemble du projet, en particulier à la bonne coordination avec le projet urbain St Jean Belcier.

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

A défaut de réunion spécifique du comité de pilotage dans un délai compatible avec le calendrier du projet, les études PRO sont validées par courriers des cofinanceurs, pour chacune des opérations, après réunions du comité technique.

La présidence du Comité de Pilotage est assurée par le Préfet de la région Aquitaine, ou son représentant.

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

Le comité de pilotage se réunit :

- sur proposition d'un cofinanceur avec un préavis d'un mois,
- une fois par an pour s'assurer du bon déroulement du projet.
- 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 de délais.

En vue de la tenue du Comité de Pilotage, SNCF Gares & Connexions proposera à la DREAL Aquitaine un ordre du jour prévisionnel 15 jours minimum avant la date de réunion en vue de sa transmission à chacun des cofinanceurs des études et des travaux. 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, SNCF Gares & Connexions adresse à chaque cofinanceur, 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.

7.2 Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique. Il est composé d'un représentant de chacun des cofinanceurs parties à la présente convention:

- un représentant de l'Etat,
- un représentant du Conseil régional d'Aquitaine,
- un représentant de La Cub,
- un représentant de la Ville de Bordeaux,
- un représentant de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- un représentant de RFF,
- un représentant de SNCF - Gares & 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 et de valider techniquement le contenu et les différentes phases des études et des travaux, 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 *a minima* une fois par semestre à l'initiative de SNCF Gares & Connexions ou de tout autre cofinanceur, avec un préavis de 15 jours.

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

En vue de la tenue du Comité Technique, Gares & Connexions transmet à chacun des co-financeurs un ordre du jour prévisionnel et les documents 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, chaque maître d'ouvrage pourra organiser des ateliers de travail thématiques pour partager des éléments avec les cofinanceurs.

ARTICLE 8 : COUT DES ETUDES ET DES TRAVAUX AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE JUIN 2012

Les coûts comprennent les frais d'études, y compris maîtrise d'œuvre, de travaux, les prestations d'assistance et de contrôles nécessaires à la bonne exécution du projet, les frais de maîtrise d'ouvrage et une provision pour risques et aléas. Ils ne comprennent pas les coûts des acquisitions foncières.

Le coût global du projet estimé à l'issue des études AVP est de 94,98 M€ (hors foncier) aux conditions économiques de juin 2012, se répartissant en périmètres de maîtrise d'ouvrage comme suit :

- **Opérations sous MOA SNCF Gares & Connexions : 29,9 M€** dont coût par opération:
 - o... Bâtiment voyageurs Belcier ...24,6 M€
 - o... libération des terrains du bâtiment principal Belcier (dépollution et relogements) à l'exception des feeders....4,2 M€
 - o... Démolition bâtiment FRET SNCF sur l'emprise du futur P3...0,1 M€
 - o... Vélostation1 M€

- **Opérations sous MOA RFF : 25,73 M€** dont coût par opération:
 - o... Accessibilité PMR des quais.....11,42 M€
 - o... Réfection des souterrains.....2,1 M€
 - o... Abris de quai n°7.....1,56 M€
 - o... Abri de quai voies A B C0,66 M€
 - o... Déplacement des feeders Belcier.....1,33 M€
 - o... Libération des terrains de P2, P3 sur foncier RFF..8,46 M€
 - o... Transformateur ERDF.....0,2 M€

- **Opérations sous MOA EPA : 2,55 M€** dont coût par opération:
 - o... Parvis, mail.....2,55 M€

- **Opérations sous MOA La Cub : 3,8 M€** dont coût par opération:

o... Pont du Guit.....3,8 M€

- **Construction des parkings** (pour mémoire, travaux sous maîtrise d'ouvrage et autofinancement de l'opérateur parking): **33 M€ environ**

La décomposition des coûts d'investissement ci-dessus figure, à titre indicatif, en annexe 5.

ARTICLE 9 : DISPOSITIONS FINANCIERES

9.1 – Contribution de l'opérateur parkings aux coûts de libération des terrains

Conformément aux conditions d'occupation du domaine public ferroviaire, l'opérateur de parking mentionné au préambule prend en charge les coûts des équipements relevant de sa maîtrise d'ouvrage ainsi qu'une partie du coût de libération des terrains d'assise de P1 et P2. La contribution de l'opérateur de parking aux coûts de libération des terrains s'élève à 6 M€ HT aux conditions économiques de juin 2012.

Il est convenu de la répartition prévisionnelle suivante de cette contribution, en fonction des chiffres d'affaires prévisionnels respectifs des deux parkings :

- Au titre de P1, libération des terrains du bâtiment principal Belcier (dépollution, relogements et feeders) :**3,2 M€** dont
 - o Dépollution des sols.....2,3 M€
 - o Déplacements des feeders.....0,7 M€
 - o Déplacement du transformateur ERDF...0,2 M€
- Au titre de P2, libération des terrains de P2 et futur P3...**2,8 M€**

9.2 - Principe de financement des opérations relevant des maitres d'ouvrages publics

Les cofinanceurs du projet s'engagent à financer les ouvrages relevant des maitres d'ouvrage publics ainsi que les coûts de libérations des terrains après déduction de la contribution financière forfaitaire de l'opérateur parkings.

A ce titre, ils financent les études PRO et les travaux de l'opération dans la limite des montants indiqués dans le tableau ci-dessous, aux conditions économiques de juin 2012.

Cofinanceurs du projet	Participation en M€ HT (CE 06/12)
Etat	9,81
EPA Bordeaux Euratlantique	2,55
Conseil Régional d'Aquitaine	9,81
CUB	7,81
Ville de Bordeaux	2
RFF	4
SNCF-Gares&Connexions	20
Total financement public	55,98
Contribution opérateur parkings (pour mémoire)	39*
Coût total du projet	94,98

* = 33 pour la construction des parkings + 6 pour les libérations de terrains

9.3 - Répartition des financements publics par maîtrises d'ouvrages et opérations

La contribution de chacun des cofinanceurs n'est pas versée globalement à l'ensemble des opérations qui constituent le projet, mais affectée aux différentes opérations.

La contribution de l'EPA Euratlantique à l'opération est constituée par l'autofinancement des opérations dont il est maître d'ouvrage, selon les montants et principes indiqués ci-dessus et à l'article 8. Il ne perçoit pas de subvention dans le cadre de la présente convention.

Les autres cofinanceurs des études PRO et des travaux s'engagent à couvrir le besoin de financement public des autres opérations prévues, selon les taux de participation par partenaire et par opération et selon les besoins estimatifs de financement public suivants, établis aux conditions économiques de 06/2012.

Pour chaque opération, le taux de participation de chaque cofinancier est calculé sur le besoin de financement public correspondant au coût total estimé de l'opération déduction faite, le cas échéant, de la participation de l'opérateur parkings, selon le détail indiqué dans les tableaux suivants :

Périmètre de Maitrise d'ouvrage SNCF Gares&Connexions (CE 06/12):

Opération	Cout M€ HT	dont participation Opérateur PK	Décomposition du besoin de financement public				
			besoin de financements publics	SNCF Gares&Connexions	Région Aquitaine	La Cub	Ville de Bordeaux
Batiment voyageur	24,6		24,6	18	6,6		
			100,00%	73,17%	26,83%		
Libération des terrains du bâtiment principal, hors feeders	4,2	2,3	1,9	1,9			
			100,00%	100,00%			
Démolition bât. Fret pour futur P3	0,1		0,1	0,1			
			100,00%	100,00%			
Vélostation	1		1			0,6	0,4
			100,00%			60,00%	40,00%
TOTAL	29,9	2,3	27,6	20	6,6	0,6	0,4

La subvention de la Région Aquitaine sera fléchée sur les programmes d'investissements affectés aux transporteurs et en relation avec la gestion de l'intermodalité des transports qui se trouvent au cœur des compétences de la Région

Périmètre de Maitrise d'ouvrage RFF (CE 06/12):

Opération	Cout M€ HT	Dont participation Opérateur PK	Décomposition du besoin de financement public				
			besoin de financements publics	RFF	Etat	Région Aquitaine	La Cub
Libération des terrains de P2 et P3	8,46	2,8	5,66 100,00%		0,65 11,48%		5,01 88,52%
Accessibilité PMR	11,42		11,42 100,00%	4 35,03%	6,43 56,30%	0,99 8,67%	
Réfection des souterrains	2,1		2,1 100%		2,1 100%		
Libération des terrains du BV et P1 - déplacement des feeders	1,33	0,7	0,63 100%		0,63 100%		
Abris du quai 7	1,56		1,56 100%			1,56 100%	
Abris de quai voies ABC	0,66		0,66 100%			0,66 100%	
TOTAL	25,53	3,5	22,03	4	9,81	3,21	5,01

Périmètre de maitrise d'ouvrage de La Cub (CE 06/12):

Opération	Cout M€ HT	Dont Opérateur PK	Décomposition des financements publics (M€ HT)		
			Dont financements publics	La Cub	Ville de Bordeaux
Ouverture du pont du Guit	3,8		3,8 100%	2,2 57,89%	1,6 42,11%

Ces participations ne sont pas soumises à la TVA dans la mesure où elles n'appellent à aucune contrepartie au profit des cofinanceurs, les études et réalisations restant propriété des maîtres d'ouvrage respectifs.

9.4 Estimation des coûts et financements publics aux conditions économiques de réalisation

Les financeurs s'engagent à financer, selon les mêmes principes, les effets de l'actualisation économique sur les coûts prévisionnels des opérations.

- Opérations sous maitrise d'ouvrage de SNCF Gares&Connexions

Les coûts sont estimés aux conditions économiques de réalisation en tenant compte de la variation de l'index BT01 publié par le « bulletin officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la

Répression des Fraudes », et sur la base d'une évolution annuelle de +3% de cet indice. La participation de chaque cofinanceur est ensuite estimée selon les taux de participation mentionnés à l'article 9.3.

CE de réalisation			Décomposition du besoin de financement public				
Opération	Cout à terminaison M€ HT	Dont Opérateur PK	Besoin de financements publics	SNCF Gares&Connexions	Région Aquitaine	La Cub	Ville de Bordeaux
Batiment voyageur	27,49		27,49	20,11	7,38		
Libération des terrains du bâtiment principal, hors feeders	4,33	2,37	1,96	1,96			
Démolition bât. Fret pour futur P3	0,11		0,11	0,11			
Vélostation	1,13		1,13			0,68	0,45
TOTAL	33,06	2,37	30,69	22,18	7,38	0,68	0,45

- Opérations sous maîtrise d'ouvrage de RFF

Les coûts sont estimés aux conditions économiques de réalisation en tenant compte de la variation de l'index TP01 publié par le « bulletin officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes », et sur la base d'une évolution annuelle de +4% de cet indice. La participation de chaque cofinanceur est ensuite estimée selon les taux de participation mentionnés à l'article 9.3.

CE de réalisation			Décomposition du besoin de financement public				
Opération	Cout M€ HT	Dont Opérateur PK	Besoin de financements publics	RFF	Etat	Région Aquitaine	La Cub
Libération des terrains de P2 et P3	9,155	3,03	6,125		0,703		5,422
Accessibilité PMR	12,855		12,855	4,503	7,238	1,114	
Réfection des souterrains	2,4		2,4		2,4		
déplacement des feeders	1,4	0,737	0,663		0,663		
Abris du quai 7	1,69		1,69			1,69	
Abris de quai voies ABC	0,705		0,705			0,705	
TOTAL	28,205	3,767	24,438	4,503	11,004	3,509	5,422

- Opération sous maîtrise d'ouvrage de La Cub

Pour le pont du Guit, les coûts sont estimés aux conditions économiques de réalisation en tenant compte de la variation de l'index TP02 publié par le « bulletin officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes », et sur la base d'une évolution annuelle de +4% de cet indice. La participation de chaque cofinanceur est ensuite estimée selon les taux de participation mentionnés à l'article 9.3.

CE de réalisation	Opération	Cout à terminaison M€ HT	Dont Opérateur PK	Décomposition du besoin de financement public		
				Besoin de financements publics	La Cub	Ville de Bordeaux
	Ouverture du pont du Guit	4,43		4,43	2,56	1,87
	TOTAL	4,43		4,43	2,56	1,87

9.5 Modalités de versement des subventions de l'Etat et des collectivités

Les versements concernent les études, les frais d'assistance, de contrôle, de maîtrise d'ouvrage et les travaux objets de la présente convention.

Les appels de fonds se font par maître d'ouvrage et par opération selon le tableau détaillé à l'article 9.3. au fur et à mesure du déroulement de l'opération, selon les modalités suivantes :

9.5.1 Versement des subventions pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions

Les subventions seront actualisées et appelées au fur et à mesure du déroulement de l'opération, selon les modalités suivantes :

- un premier acompte de 5 % du montant total actualisé (selon l'index BT01) de la subvention relative aux opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF sera appelé à la signature de la présente convention ;
- un second acompte de 5 % du montant total actualisé (selon l'index BT01) de la subvention relative aux opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF sera appelé à la signature du marché de travaux de construction du bâtiment principal Belcier;
- après le démarrage des travaux, des acomptes actualisés de subventions seront appelés en fonction de l'avancement des travaux et au moins une fois par trimestre, suivant le mode de calcul suivant :

FPC étant le Financement Prévisionnel du Cofinanceur aux conditions économiques de juin 2012, c'est à dire le besoin de financement public multiplié par le taux de participation du cofinanceur, définis à l'article 9.3

L'acompte est établi par différence entre deux cumuls d'avancement consécutifs (aux conditions économiques de 06/12):

$$\text{Cumul (n)} = \text{FPC} \times \text{TA (n)}$$

$$\text{TA(n)} = \text{taux d'avancement au moment de l'acompte (n)}$$

$$\text{Acompte (n)} = \text{cumul (n)} - \text{cumul (n-1)}$$

L'effet de l'actualisation sur l'acompte (n) est ensuite établi comme suit, I étant l'index d'actualisation BT01 et I₀ sa valeur de référence en 06/2012, soit 874:

$$\text{Actualisation (n)} = \text{Acompte (n)} \times [I(n)/I_0 - 1]$$

I (n)= dernière valeur connue au moment de l'émission de l'acompte (n)

Le montant de l'appel de fonds sera égal à l'acompte avec son actualisation :

Appel de fonds = Acompte (n) + Actualisation(n)

- Gares & Connexions établira, pour chaque acompte et par opération, un certificat d'avancement précisant le taux d'avancement (TA) utilisé dans les calculs.
- le cumul des acomptes, hors actualisation, appelés ne pourra pas excéder 95 % de la participation prévisionnelle du cofinanceur définie à l'article 9.3 aux conditions de 06/2012.
- après achèvement de la totalité des travaux de l'opération, SNCF Gares & Connexions présentera le Relevé Final des Dépenses (RFD) sur la base des dépenses constatées et certifiées par le comptable de Gares & Connexions incluant notamment les dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage. Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions calculera le différentiel, pour chaque opération, entre le RFD et la somme des acomptes perçus. Selon le cas, SNCF Gares & Connexions procédera soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon le pourcentage de participation de chaque cofinanceur à l'opération, tel que défini à l'article 9.3. En l'absence de contentieux, ce dernier appel de fonds devra être édité au plus tard dans les 18 mois suivants la finalisation de l'opération concernée.
- toutefois, le cumul final dû par un cofinanceur, pour chaque opération, ne pourra excéder le montant actualisé de sa participation définie à l'article 9.3.

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum de 40 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 :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	1000	6400	0000	6247	131	BDFEFRPPCCT

A titre indicatif, l'échéancier prévisionnel des appels de fonds effectués dans le périmètre de maîtrise d'ouvrage de Gares&Connexions est le suivant (montant en euros courants, en millions € HT):

Cofinanceur	2014	2015	2016	2017	2018	total
Région Aquitaine	0,69	2,62	2,68	1,13	0,26	7,38
La Cub	0,06	0,16	0,20	0,26		0,68
Ville de Bordeaux	0,04	0,10	0,13	0,18		0,45

9.5.2 Versement des subventions pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage RFF

RFF procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur de son périmètre, comme suit :

premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires

1. à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 15 % du montant obtenu en multipliant le taux de participation, visé à l'article 9.3 par le besoin de financement public des phases PRO+REA de l'opération, visé à l'article 9.3
2. après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 15 % est consommée, des acomptes effectués au moins tous les trimestres, en fonction de l'avancement des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le taux de participation visé à l'article 9.3 et par le besoin de financement public des phases PRO+REA de l'opération, visé à l'article 9.3 comme indiqué dans la formule ci-dessous. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de RFF.

Appels de fonds (€ cst) = (% d'avancement x % participation x besoin de financement public) – somme des appels de fonds antérieurs.

Les appels de fonds en € constants, décrits ci-dessus sont actualisés en fonction du dernier index **TP01** connu à la date de facturation selon la formule suivante :

$$\text{Appel de fonds} = (\text{Appels de fonds en } \text{€cst}) \times \frac{\text{Index}(\text{dernier index connu})}{\text{Index CE de référence}}$$

La valeur de référence de l'index TP01 est celle de juin 2012.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant plafonné défini au plan de financement.

solde

3. Après achèvement de l'intégralité des travaux, RFF présente le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Le besoin final de financement public est établi sur la base du relevé final des dépenses, déduction faite du montant de la participation de l'opérateur actualisée, définie à l'alinéa 5 suivant.
4. Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde
5. Actualisation de la participation de l'opérateur parkings : à chaque appel de fonds intermédiaire auprès des cofinanceurs publics, il est calculé l'effet de l'actualisation économique sur la participation de l'opérateur parkings ainsi :

Acompte opérateur (€ cst) = % d'avancement x Participation Opérateur (€ cst) – somme des acomptes antérieurs (€ cst).

Acompte op. actualisé = Acompte op. en € cst x Index TP01 (dernier connu) / Index TP01 (CE de référence)

Au moment de l'émission du solde auprès des cofinanceurs publics, le solde actualisé de la participation de l'opérateur est défini comme étant :

Solde opérateur (€ cst) = Participation op. (€ cst) - somme des acomptes op. antérieurs (€ cst)

*Solde opérateur actualisé = Solde (€ cst) * Index TP01 (dernier connu) / Index TP01 (CE de référence)*

La participation de l'opérateur parking actualisée est la somme de tous les acomptes opérateur actualisés et du solde opérateur actualisé ainsi définis.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum de 40 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds. 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 à RFF sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

A titre indicatif, l'échéancier prévisionnel des appels de fonds effectués dans le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF est le suivant (montant en euros courants, en millions € HT):

Cofinanceur	2014	2015	2016	2017	total
Etat	2.475	2.449	4.249	1.831	11.004
Région Aquitaine	1.184	1.696	0.425	0.204	3.509
La CUB	2.185	3.237			5.422

9.5.3 Versement des subventions pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage CUB

Le versement des subventions dues par la Ville de Bordeaux à La Cub au titre de l'opération pont du Guit sous maîtrise d'ouvrage de La Cub fera l'objet d'une convention particulière.

9.6 Gestion des écarts

Les dispositions suivantes s'appliquent pour chaque opération définie à l'article 8.1.

Dans l'hypothèse d'un coût total des études et des travaux inférieur au coût prévisionnel suite aux études AVP tel que défini à l'article 9.3 par maître d'ouvrage, la part de chaque cofinanceur de l'étude PRO et des travaux est réajustée au prorata de sa participation, au moment de l'émission du solde.

En cas de surcoût sur une ou plusieurs des opérations constitutives du projet, en référence aux coûts prévisionnels actualisés indiqués à l'article 9.3, les dispositions prévues à l'article 10 s'appliquent.

9.7 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des cofinanceurs de l'étude PRO et des travaux 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 140 rue Terre de Bordes- Immeuble « le Prélude » CS 41717 33 081 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 Pôle Finances Direction du budget et des finances Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex
Ville de Bordeaux	Direction des Finances Mairie de Bordeaux Place Peyberland 33 077 Bordeaux Cedex
RFF	Pôle Finances et Achats Direction Finance et trésorerie – Unité credit management 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13 N° de téléphone : 01.53.94.32.83

ARTICLE 10 : MODIFICATION DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention pourra être modifiée par avenant, en particulier si un dépassement de coût est constaté sur l'une des opérations constitutives du projet.

Si, à l'issue des études PRO, il est constaté un dépassement du coût prévisionnel de l'opération, le maître d'ouvrage devra également présenter un scénario de révision du programme de l'opération permettant de rester dans l'enveloppe de coût initialement envisagée.

Durant les travaux, en cas de dépassement du coût prévisionnel d'une ou plusieurs opérations, le maître d'ouvrage concerné informera le comité de pilotage prévu à l'article 7.1 et fournira un chiffrage de son incidence sur le coût global du projet.

Si le dépassement résulte d'une demande particulière de l'un des partenaires, non prise en compte lors des études AVP, celui-ci supporte la hausse occasionnée, dès lors que ses propositions de modification ont été validées par le comité de pilotage.

Tant que le montant des dépenses des chaque opération ramené en euros constants, aux conditions économiques de référence (juin 2012), reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants figurant à l'article 8, il n'y a pas de dépassement de coût.

Toute modification de la présente convention, notamment en ce qui concerne la consistance des études PRO ou du programme de travaux donne lieu à la signature d'un avenant.

ARTICLE 11 : DIFFUSION ET COMMUNICATION

11.1 Données d'entrée émanant des cofinanceurs de la convention

Les cofinanceurs de la convention s'engagent à remettre à chaque maître d'ouvrage tous les documents utiles aux études PRO dont il a la responsabilité. Les maîtres d'ouvrages s'engagent à ne pas diffuser les informations qui leur sont communiquées sans accord préalable écrit de l'émetteur.

11.2 Propriété, diffusion et Communication

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont la propriété des maîtres d'ouvrage sur leurs périmètres respectifs. Les maîtres d'ouvrage communiquent aux cofinanceurs les résultats desdites études, sauf données confidentielles.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage, propriétaire de l'étude.

Chaque cofinanceur du projet s'engage à faire mention de la participation des autres financeurs, partie à la présente convention dans toute publication ou communication, relative au projet. Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de manière explicite la nature et les logos des cofinanceurs des études et travaux.

ARTICLE 12 : RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

En cas de non respect par l'un des cofinanceurs 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.

Dans tous les cas, les cofinanceurs s'engagent à financer les dépenses engagées par les maîtres d'ouvrage sur la base d'un relevé final de dépenses et des taux de participation définis à l'art 9.3. Les dépenses prises en compte incluent les études et travaux effectués jusqu'à la date de résiliation de la convention ainsi que les études et travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, telle que l'aura défini le comité de pilotage.

Sur la base du relevé final des dépenses établi à la date de résiliation, les maîtres d'ouvrage procèdent respectivement, à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des cofinanceurs du projet au prorata de leur participation initialement prévue.

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 sa date de signature par le Préfet de région Aquitaine, dernier signataire de la convention. 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 de la présente convention.

ARTICLE 16 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles sont constituées par :

- la présente convention et ses éventuels avenants,
- ses annexes.

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

Fait à Bordeaux, le 2013

Pour l'Etat,
Le Préfet de la région Aquitaine

Pour la Région,
Le Président du Conseil régional Aquitaine

M. Michel DELPUECH

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
*La Directrice Générale Adjointe
Pôle Finances et Achats*

M. Philippe COURTOIS

Mme Valérie CHAMPAGNE

Pour la SNCF
La Directrice de SNCF – Gares & Connexions

Mme Rachel PICARD

ANNEXE 1
Données d'entrée du projet : livrables des études PRO

Livrables des études de Gares&Connexions sur le bâtiment principal Belcier et la vélostation :

Notices techniques : notice architecturale, sécurité incendie, accessibilité PMR, planning et phasage des travaux, Chauffage Ventilation Climatisation, Courants forts/courants faibles, plomberie, éclairage.

Pièces graphiques (en général au 1/200^{ème}): plans du projet, plan masse, plan du bâtiment par niveau, coupes transversales et longitudinales, PAIG (Plan d'Aménagement Intérieur de la Gare), carnets de détail

Livrables des études de RFF :

Dossiers de niveau Projet contenant toutes les pièces écrites (note de synthèse, note technique, estimation financière du coût prévisionnel définitif de réalisation, planning de réalisation) et pièces graphiques (plans et coupes).

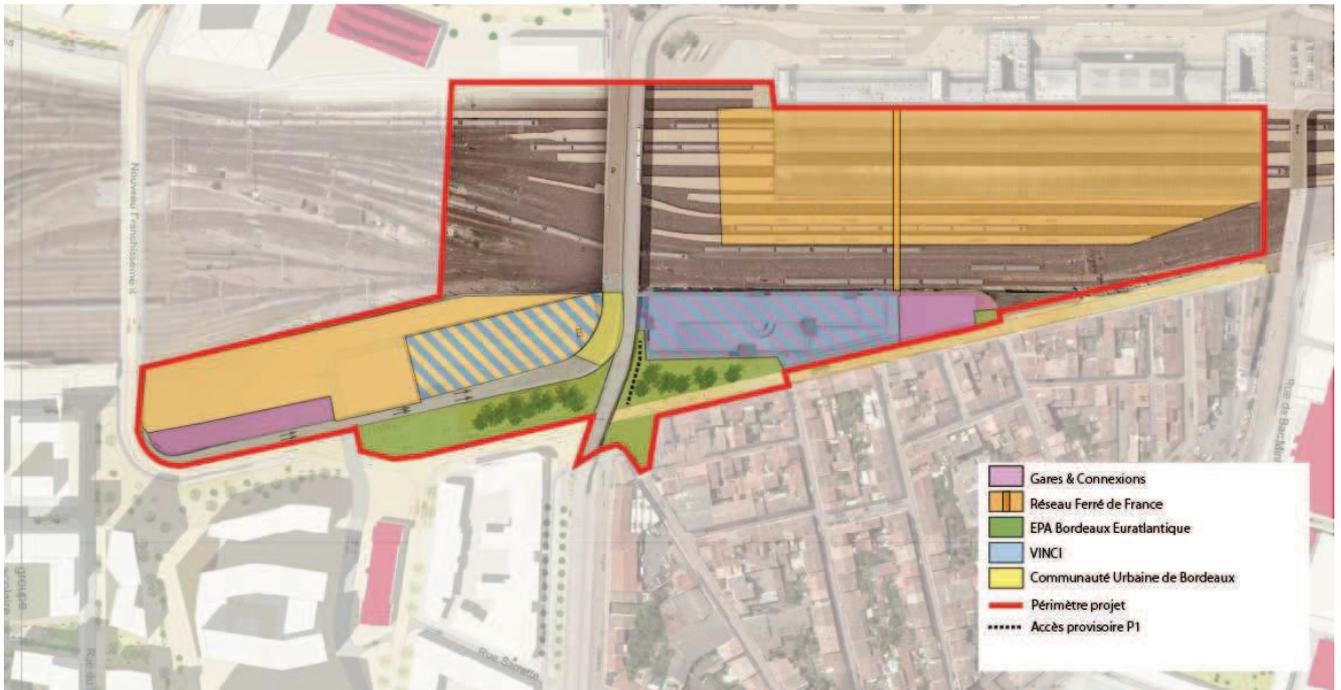
Livrables des études de l'EPA Bordeaux Euratlantique :

Notices descriptives du projet : Notice et carnets de détails voiries, mobiliers, plantations, stationnements, carrefours, accessibilité PMR, réseaux secs et humides, éclairage, terrassements.

Plans d'ensemble (échelle 1/200) : Plan d'aménagement, plan des revêtements, plans de superposition des infrastructures existantes et projetées, plans de nivellement et profils, plans des plantations, plans de synthèse des réseaux

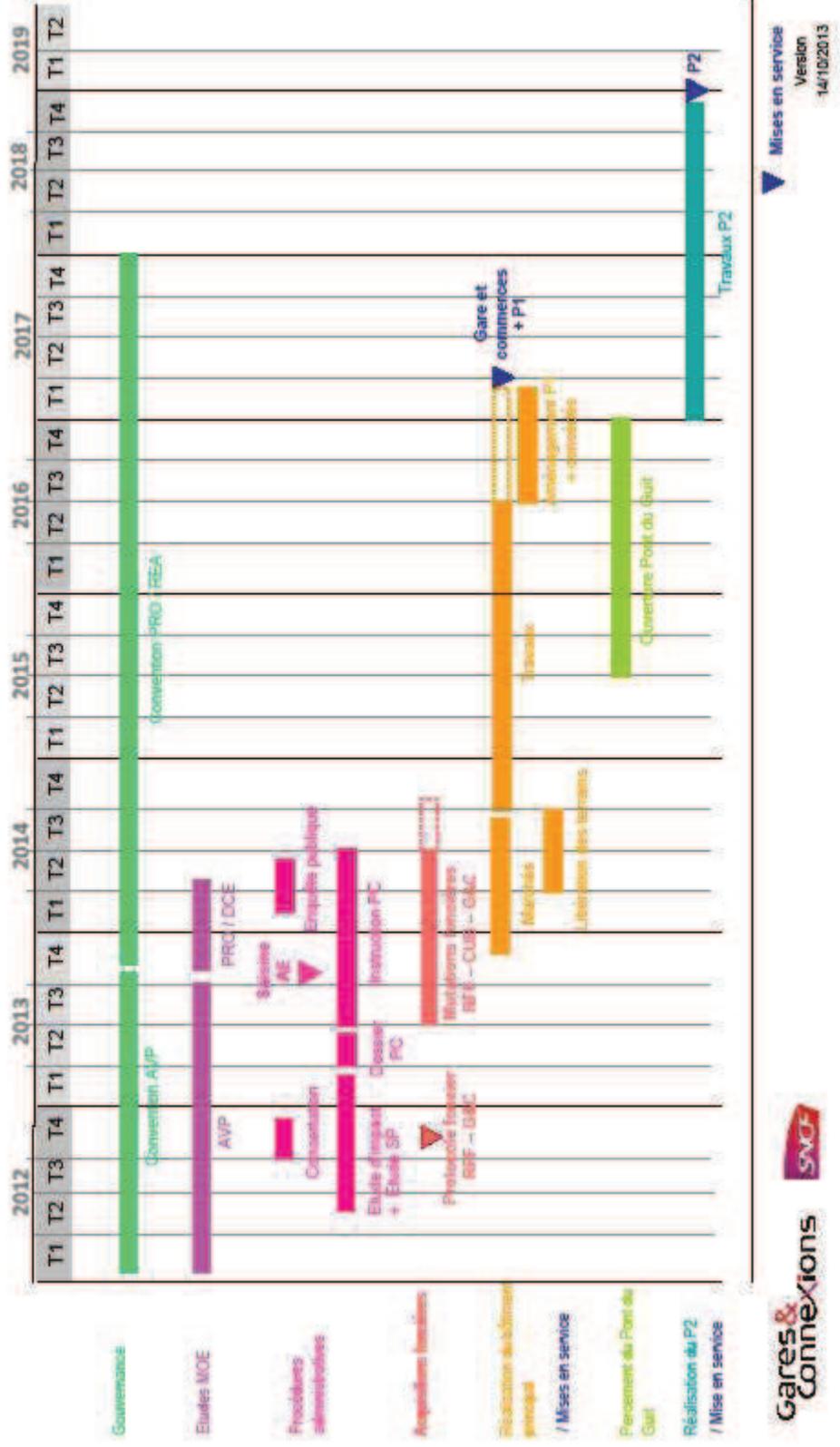
Cahier de profils sur les voiries et cahier des carrefours (échelle 1/100)

ANNEXE 2
Périmètre des maîtrises d'ouvrage



ANNEXE 3
 Planning de l'opération
 Bâtiment principal Belcier (Gares & Connexions) et pont du Guit

Planning général du projet d'extension de la gare de Bordeaux St Jean



Périmètre de maîtrise d'ouvrage de l'EPA

Phase / Elément	Durée (mois)	Date début	Date fin
Etudes et appel d'offre travaux		01/10/2013	01/05/2015
Etudes PRO (ZAC phase 1)	5	01/10/2013	01/03/2014
Validation Etudes PRO (ZAC phase 1)	5	01/03/2014	01/08/2014
Appel d'offres travaux (ZAC phase 1)	9	01/08/2014	01/05/2015
Travaux		01/10/2016	01/07/2019
Scénario 1 : Parvis Mail, Terres de Bordes TCSP, accès provisoire P1	6	01/10/2016	01/04/2017
Scénario 1 : Carrefour d'accès P2	6	01/09/2017	01/03/2018
Scénario 2 : Parvis Mail, accès provisoire P1	6	01/10/2016	01/04/2017
Scénario 2 : Carrefour d'accès P2	6	01/09/2017	01/03/2018
Scénario 2 : Terres de Bordes TCSP et aménagements Sud	6	01/01/2019	01/07/2019
Autres opérations		01/04/2014	01/09/2018
Libération des emprises d'intervention EPA parvis mail	9	01/01/2016	01/10/2016
Libérations, Travaux BV et P1	36	01/04/2014	01/04/2017
Travaux P2	20	01/01/2017	01/09/2018

Commentaire :

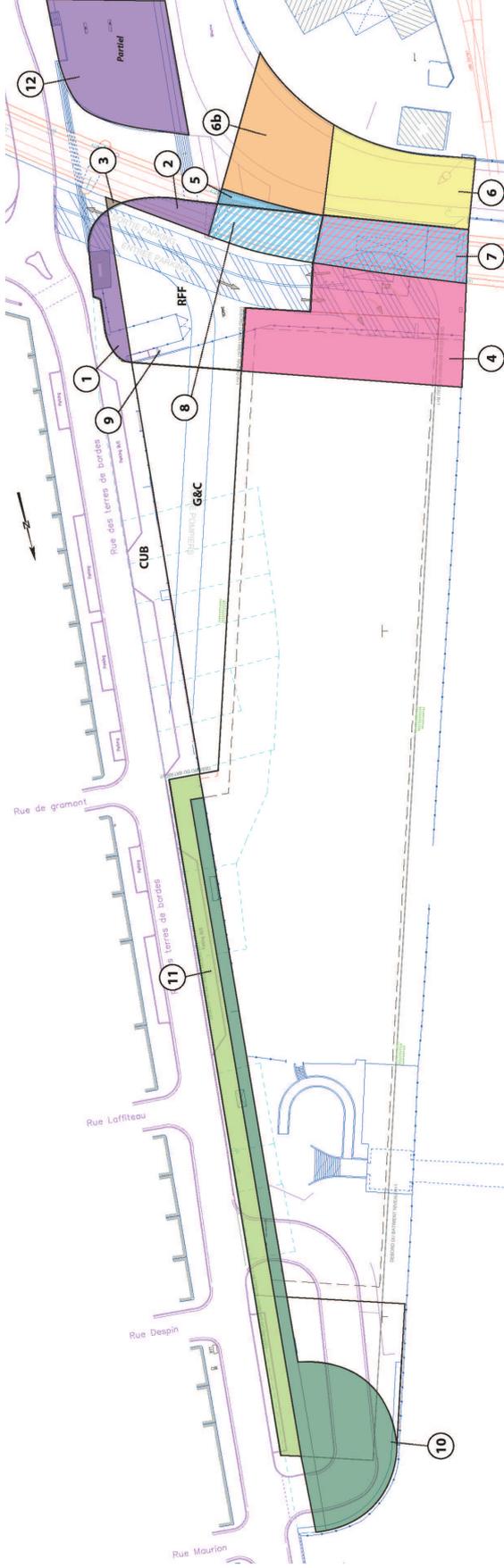
Deux options principales sont à l'étude pour déterminer la temporalité des interventions de l'EPA dans le secteur de la gare Belcier.

La première option consiste à réaliser l'ensemble des interventions préalablement à la livraison du BV et du P1 en vue d'une mise en service complète de l'équipement. Le carrefour d'accès au P2 ne pourra être réalisé que dans un second temps compte tenu de son positionnement dans l'entrée actuelle du fastpark. Cette option présente l'inconvénient majeur de basculer très tôt la rue des Terres de Bordes en TCSP ce qui implique que l'accès routier à la nouvelle gare sera complexe et / ou sera susceptible d'endommager les aménagements venant d'être réalisés.

La seconde option consiste à réaliser les seuls aménagements du parvis proprement dit et du mail éventuellement sous forme provisoire mais avec un niveau qualitatif suffisant pour permettre leur usage à la livraison du P1 et du BV. Le carrefour d'accès au P2 sera également réalisé pendant la construction du P2. La rue des Terres de Bordes et les aménagements au sud de cette rue seraient réalisés après la livraison du P2 et notamment coordonnés avec la livraison du nouveau franchissement ferroviaire en 2019 et permettre de développer une desserte TCSP performante de la nouvelle gare.

L'analyse comparative détaillée de ces deux options sera réalisée par l'EPA dans le cadre des études projets et tiendra compte des usages attendus à chaque phase, de la bonne gestion des circulations et stationnement pendant la phase travaux et de la temporalité du développement de l'offre TC programmée par la CUB.

ANNEXE 4 Opérations foncières



ANNEXE 5
Décomposition des coûts d'investissement

Les décompositions suivantes des coûts d'investissement sont données à titre indicatif, sur la base des estimations AVP, et aux conditions de juin 2012.

- Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares&Connexions

Opération	Cout total M€ HT	Travaux	MOE	MOA et AMO	Provision pour Risques
Batiment voyageur	24,60	17,64	2,62	1,43	2,91
Libération des terrains du bâtiment principal, hors feeders	4,20	3,13	0,32	0,25	0,5
Démolition bât. Fret pour futur P3	0,10	0,07	0,01	0,01	0,01
Vélostation	1	0,87	0,09	0,04	
TOTAL	29,90	21,71	3,04	1,73	3,42

- Périmètre de maîtrise d'ouvrage RFF

Opération	Cout total M€ HT	Travaux	MOE	MOA et AMO	Provision pour Risques
Libération des terrains de P2 et P3	8,46	6,46	1,07	0,29	0,65
Accessibilité PMR	11,42	8,64	1,44	0,39	0,95
Réfection des souterrains	2,10	1,60	0,27	0,09	0,15
déplacement des feeders	1,33	0,97	0,18	0,08	0,10
Abris du quai 7	1,56	1,17	0,19	0,07	0,13
Abris de quai voies ABC	0,66	0,50	0,08	0,03	0,06
TOTAL	25,53	19,33	3,23	0,95	2,03

- Périmètre de maîtrise d'ouvrage de La Cub

Opération	Cout total ME HT	Travaux	MOE	MOA et AMO	Provision pour Risques
Ouverture du pont du Guit	3,80	2,70	0,43	0,27	0,40
TOTAL	3,80	2,70	0,43	0,27	0,40

Restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean

AVENANT n°1 A LA
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE
AUX ETUDES D'AVANT PROJET (AVP) DE L'OPERATION
SIGNEE LE 13 JUILLET 2012



bordeaux euratlantique



Entre:

- **l'Etat** (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, représenté par Monsieur Michel DELPUECH, Préfet de la Région Aquitaine,
Ci-après désigné « l'Etat »),
- **le Conseil régional d'Aquitaine**, représenté par Monsieur Alain ROUSSET, Président, en vertu de la décision de la Commission permanente du 25 novembre 2013,
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 du Conseil de Communauté en date du,
Ci-après désignée « La Cub »),
- **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPÉ, 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 2 80 737 (2002B08113), dont le siège est 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de RFF, ayant donné délégation de signature à
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 Rachel PICARD, Directrice Générale Déléguée Gares & Connexions, 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 26 juillet 2012 portant nomination de Michel DELPUECH aux fonctions de Préfet de la région Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-ouest, préfet de la Gironde ;
- Le code des transports ;
- Le décret n°97-444 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° « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime », son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011, et son avenant n°2 en date du 3 juin 2013 ;
- La convention générale de gestion du grand projet n° du CPER 2007-2013, en date du 16 octobre 2007, son avenant n°1 en date du 24 novembre 2011, et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013 ;
- 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 , son avenant n°1 en date du 25 janvier 2012, et son avenant n°2 en date du 23 juillet 2013 ;
- 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.
- La convention de financement relative aux études d'avant projet de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme notifiée le 13 juillet 2012.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Cet avenant est motivé par :

Le scénario initial du projet retenu par les partenaires à l'issue de l'esquisse comprenait, dans le futur bâtiment voyageur, la création d'une surface commerciale de 5000 m². Un opérateur de commerces devait en outre être sélectionné pour investir et exploiter ces commerces.

L'AVP et le programme du bâtiment principal ont été réalisés sur cette base à partir de mi 2012.

L'appel d'offres lancé par Gares & Connexions à l'automne 2012 ayant été déclaré infructueux pour son lot « commerces » faute de candidature d'opérateurs, il a été nécessaire d'abandonner le scénario initial fin 2012. Un nouveau projet commercial a alors été défini, comportant la réalisation d'environ 1800 m² de commerces dans le bâtiment voyageur. Cette modification substantielle du programme a nécessité une reprise importante des études d'avant projet du bâtiment.

D'autres dépenses imprévues, moins significatives, portant sur l'approfondissement du diagnostic de pollution des sols et les procédures réglementaires sont également intervenues.

Ces modifications, portant principalement sur la reprise de l'AVP, ont conduit à un surcoût imprévu d'environ 200 000 € hors taxes sur le périmètre de Gares & Connexions, initialement de 3 250 000 € hors taxes.

S'agissant du périmètre d'études RFF, les économies réalisées (baisse des coûts suite à la mise en concurrence des prestataires, récupération de données d'entrées) font apparaître une estimation de coût final des études AVP à 325 000€ hors taxes, inférieure à la prévision initiale qui était de 750 000 € hors taxes.

En conséquence et conformément à l'article 10 de la convention initiale, les parties conviennent de la nécessité de réajuster, par voie d'avenant, le montant global des études et sa répartition, entre RFF et SNCF, pour tenir compte des évolutions ci-dessus.

Dès lors, il est convenu,

Article 1 : Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet principal de modifier le coût estimé des études sous maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions et RFF ainsi que la maîtrise d'ouvrage des études sur les aménagements extérieurs et le délai des études AVP du pont du Guit.

Article 2 : modifications apportées à l'art 3.1

Le second alinéa de l'art 3.1 est remplacé par : « La création d'un bâtiment principal dans le triangle Belcier comprenant les espaces voyageurs, un programme de commerces d'environ 5000m² (scenario initial) révisé à 1800m² (scenario retenu à l'issue de la consultation commerces) et un parking d'une capacité de l'ordre de 850 places. »

Article 3 : modification apportée à l'art 4 et au cahier des charges des études AVP

Le 6^o paragraphe de l'art 4 est modifié comme suit : « 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 & 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. L'EPA est maître d'ouvrage des études concernant le parvis, le mail piéton et les aménagements sur la rue des Terres de Borde en lien avec le projet de la gare. »

L'art 3 du cahier des charges des études AVP est modifié de la manière suivante :

La phrase : « 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 »

est remplacée par : « Les études menées dans le cadre de la présente convention seront pilotées par trois 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, le pont du Guit
- L'EPA pour les aménagements extérieurs »

Article 4 : modification apportée à l'art 5 et au cahier des charges des études AVP

L'article 5 est complété par : « Les études d'avant projet du pont du Guit se dérouleront sur 18 mois, à compter de la signature de la convention »

L'article 7 du cahier des charges est complété par : « Les études d'avant projet du pont du Guit se dérouleront sur 18 mois à compter de la signature de la convention »

Article 5 : modification apportée à l'art 6.1

L'art 6.1 est modifié de la manière suivante.

Après la phase « le Comité de pilotage suit et valide le déroulement et le contenu des études tel que défini à l'article 3 » est ajouté « Les livrables des études AVP sont transmis aux cofinanceurs par SNCF Gares & Connexions et RFF après présentation en comité technique. A défaut de réunion du Comité de pilotage dans un délai compatible avec le calendrier du projet, la validation des études AVP peut intervenir par courrier de chacun des membres du comité de pilotage adressé à SNCF Gares & Connexions et transmis dans un délai de 30 jours à compter de la réception des livrables. Passé ce délai, la validation est réputée tacite. SNCF Gares & Connexions réalisera une synthèse des positions des partenaires et la transmettra à chacun d'entre eux par courrier.»

Article 6 – modification apportée à l'art 7 : Coût des études

L'article 7 de la convention de financement des études AVP initiale est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

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

Le coût prévisionnel des études définies à l'article 3 hors périmètre EPA de la présente est évalué à 3 775 000 € hors taxes selon la répartition suivante :

Etudes sous maîtrise d'ouvrage Gares et Connexion : 3 450 000 € hors taxes

Etudes sous maîtrise d'ouvrage RFF : 325 000 € hors taxes

Le coût des études est détaillé en annexe »

Article 7 : modification apportée à l'art 8 : Dispositions financières

L'article 8 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à participer au financement des études dans la limite des montants indiqués en euros courants HT.

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT avenant convention AVP	Clé de répartition %
Etat	533 269 €	14.1%
EPA Bordeaux Euratlantique	188 750 €	5.0%
Conseil Régional d'Aquitaine	347 500 €	9.2%
CUB	377 500 €	10.0%
Ville de Bordeaux	188 750 €	5.0%
RFF	117 000 €	3.1%
SNCF-Gares&Connexions	1 742 231 €	46.2%
Reliquat convention Esquisse *	280 000 €	7.4%
Montant des études	3 775 000 €	100.0%

(*) 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 en euros courants HT:

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT avenant convention AVP	clé de répartition %
Etat	461 769 €	13,4%
EPA Bordeaux Euratlantique	172 500 €	5,0%
Conseil Régional d'Aquitaine	276 000 €	8,0%
CUB	345 000 €	10,0%
Ville de Bordeaux	172 500 €	5,0%
SNCF-Gares&Connexions	1 742 231 €	50,5%
Reliquat convention Esquisse *	280 000 €	8,1%
Total	3 450 000 €	100,0%

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 en euros courants HT:

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT	Clé de répartition (%)
<i>Etat</i>	<i>71 500 €</i>	<i>22.0%</i>
<i>EPA Bordeaux Euratlantique</i>	<i>16 250 €</i>	<i>5.0%</i>
<i>Conseil Régional d'Aquitaine</i>	<i>71 500 €</i>	<i>22.0%</i>
<i>CUB</i>	<i>32 500 €</i>	<i>10.0%</i>
<i>Ville de Bordeaux</i>	<i>16 250 €</i>	<i>5.0%</i>
<i>RFF</i>	<i>117 000 €</i>	<i>36.0%</i>
Total	325 000 €	100.0%

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 & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition définie à l'article 8.1, selon les modalités suivantes :

- Les appels de fonds auprès des cofinanceurs de la présente convention porteront sur des montants facturés sans TVA.
- Le cumul des appels de fonds intermédiaires ne peut excéder 90% des participations définies à l'article 8.1.
- Les appels de fonds déjà émis demeurent inchangés. Il en sera tenu compte pour le calcul du montant des appels de fonds ultérieurs.
- Gares & Connexions : 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.

- RFF : Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires

A la signature de la convention	15%
A la validation des études AVP	75%

- Le solde :

Après achèvement de la totalité des études et après validation finale par les partenaires des études AVP, RFF et Gares & 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 & 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 des sommes dues à Gares & Connexions est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture à :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	1000	6400	0000	6247	131	BDFEFRPPCCT

Le paiement est effectué par virement à RFF sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

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 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 10 s'appliquent.

8.4 Domiciliation de la facturation

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

<i>Cofinanceurs de l'étude</i>	<i>Coordonnées</i>
<i>Etat</i>	<i>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</i>
<i>EPA Bordeaux Euratlantique</i>	<i>Monsieur le Directeur Général EPA Bordeaux Euratlantique 140 rue Terre de Bordes- Immeuble « le Prélude » CS 41717 33 081 Bordeaux</i>
<i>Région Aquitaine</i>	<i>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</i>
<i>CUB</i>	<i>Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux Pôle Finances Direction du budget et des finances Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex</i>
<i>Ville de Bordeaux</i>	<i>Direction des Finances Mairie de Bordeaux Place Peyberland 33 077 Bordeaux Cedex»</i>

Article 8 – Date de prise d'effet

Le présent avenant prend effet à compter de sa date de signature par le Préfet, en tant que dernier signataire.

Article 9 - Autres clauses

L'annexe 4 est remplacée par la nouvelle annexe 4 jointe au présent avenant.
Les autres clauses de la convention de financement des études AVP initiale y compris les annexes, non modifiées par le présent avenant, demeurent inchangées.

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à Bordeaux, le 2013

Pour l'Etat,
Le Préfet de la Région Aquitaine

Pour la Région,
Le Président du Conseil Régional Aquitaine

M. Michel DELPUECH

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

Pour la SNCF
La Directrice de SNCF – Gares&Connexions

Mme Rachel PICARD

Annexe 4 : décomposition du coût des études

détail du coût des études sous MOA G&C	CE06/2010	CE 2012	montant après avenant	explications des écarts
MOE Etudes	1 902 000	1 990 000	2 381 000	reprise des études AVP
MOE Coordination générale (1%)	100 000	105 000	32 000	
OPC	55 000	58 000	0	
MOA	493 000	515 000	423 000	
Assistance MOA divers	375 000	392 000	614 000	
PAI	182 000	190 000		
Total	3 107 000	3 250 000	3 450 000	

décomposition des frais d'assistance à MOA	CE06/2010	CE 2012	montant après avenant	explications des écarts
▪ Diagnostics	100 000	104 170	185 000	ERDF Etude d'approvisionnement Etude complémentaire sur la pollution des sols Etude de faisabilité géothermie
▪ Programmation	60 000	62 800	66 000	Reprise du programme
▪ Procédures administratives	60 000	62 800	149 000	Etude socio économique
▪ CT, CSPS, SSI	80 000	83 730	53 000	
▪ Montage	30 000	31 400	58 000	AMO assistance analyse des offres parking
▪ Planification	20 000	20 930	27 000	
▪ Communication	25 000	26 170	76 000	Organisation de la concertation publique
Total	375 000	392 000	614 000	

Libellé des études RFF	Montant hors taxes (€)	montant après avenant
Zone de gare (MOE 12%)	420 000	175 000
Zone de parkings P2 et P3 (MOE 15%)	210 000	130 000
Provisions pour levers topos et sondages	100 000	0
Sous total	730 000	305 000
Frais de Maîtrise d'Ouvrage (3%)	20 000	20 000
Total	750 000	325 000