

**EXTENSION DE LA GARE DE BORDEAUX SAINT JEAN CÔTÉ BELCIER**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES TRAVAUX  
DE PERCEMENT DU REMBLAI DU PONT DU GUIT ROUTIER**

**Entre les soussignés :**

- la Communauté Urbaine de Bordeaux, représentée par Monsieur Alain JUPPÉ, Président, en vertu de la délibération du Conseil de Communauté en date du .....,

Ci-après désignée « La Cub »,

Et

- **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur/madame, adjoint au Maire, en vertu de la décision du Conseil Municipal du .....,

Ci-après désignée « la Ville de Bordeaux »,

Vu la convention de financement relative aux études projet (PRO) et aux travaux de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean en date du 17 juillet 2014,

## **PRÉAMBULE**

### **1 Contexte**

La gare de Bordeaux Saint Jean se situe à l'interface entre la nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux et le projet urbain Saint Jean Belcier, partie intégrante de l'opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux Euratlantique. Elle devrait connaître une forte croissance du trafic voyageurs, qui passerait de 11 millions par an en 2009 à 18 millions en 2017, lors de la mise en service de la LGV.

Dans cette perspective, une dynamique partenariale s'est mise en place pour définir un ambitieux projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean. Aux côtés des opérateurs ferroviaires, SNCF Gares & Connexions et RFF, l'Etat, le Conseil régional Aquitaine, La Cub, la ville de Bordeaux et l'EPA Bordeaux Euratlantique en sont parties prenantes.

Le projet est structuré en quatre parties (cf schéma d'ensemble en annexe 1) :

- la construction d'un bâtiment principal, dit bâtiment Belcier, situé entre la rue des Terres de Borde et le faisceau ferroviaire, qui comprend un nouveau bâtiment voyageurs, un parking P1 de 850 places, un espace de commerces et services ;
- un parking complémentaire P2 d'une capacité de 750 places environ, situé entre la rampe d'accès au pont du guit routier et le faisceau ferroviaire ; au regard de la demande en stationnement, ce parking pourra être complété à long terme d'un parking P3, situé dans le prolongement du P2, et pour lequel le foncier nécessaire sera dès à présent libéré et mis en réserve ;
- 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 ;

- des aménagements dans le périmètre de la gare existante afin de mettre aux normes l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux quais et souterrains, d'améliorer l'accueil des voyageurs avec la création d'abris continus et de rénover les souterrains.

Il est à noter que l'insertion urbaine du projet, et notamment l'objectif de réserver la circulation rue des Terres de Borde aux modes doux et aux transports en commun, a conduit à proposer d'aménager des espaces de circulation dans la culée du pont du guit routier, permettant d'une part l'accès des voitures au P1, et d'autre part l'accès des piétons et vélos au P2.

L'ensemble du projet, à l'exception du parking P2, devrait être livré début 2017, avant la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. Le parking P2 sera ouvert au public fin 2018.

Une convention de financement a été signée entre l'ensemble des partenaires, définissant, d'une part, la contribution financière, et, précisant, d'autre part, les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun des partenaires au projet.

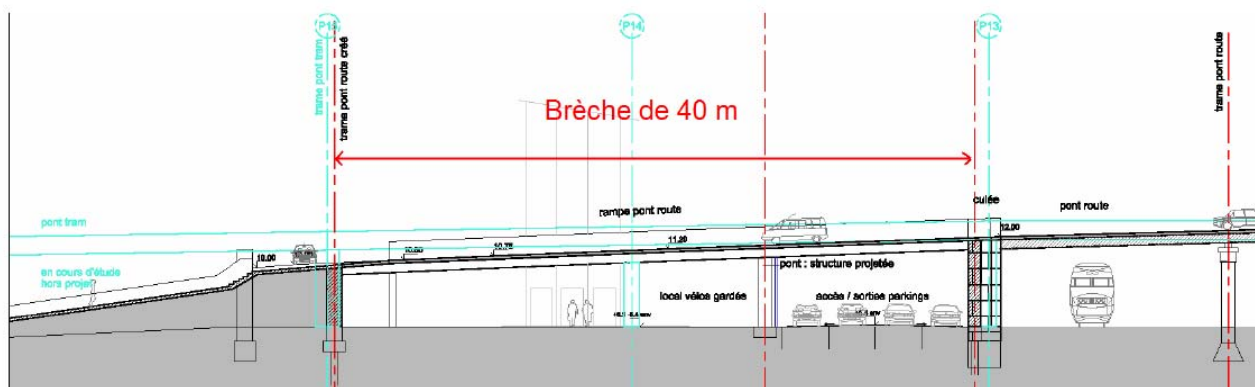
C'est ainsi que La Cub a été désignée maître d'ouvrage des travaux de percement du remblai du pont du guit routier.

## 2 Nature et modalités de réalisation des travaux de percement du pont du guit

Les travaux à réaliser ont pour objectif de permettre l'aménagement d'une double traversée inférieure du remblai du pont du guit côté Belcier :

- d'une part pour permettre l'accès des véhicules légers au futur parking P1 intégré au bâtiment voyageurs
- d'autre part pour permettre l'accès des piétons et vélos au futur parking P2 à réaliser à l'emplacement des terrains libérés par RFF.

Les études d'avant-projet ont conduit à retenir le principe de création d'une brèche de 40m environ dans la rampe existante, de la culée existante de l'ouvrage à l'alignement avec la pile P15 du pont du tram (modifications entre le niveau +10NGF et le niveau +12NGF de la chaussée du Pont du Guit). Les appuis futurs seront implantés dans l'alignement des appuis du pont du tram existant, soit trois appuis à créer.



La solution technique retenue lors des études d'avant-projet vise à limiter l'impact sur la circulation en traversée du pont : des cadres en béton seront préfabriqués à l'emplacement du futur P2 puis poussés et mis en place dans le cadre d'une « opération coup de poing » incluant la destruction partielle du remblai d'accès au pont. L'interruption totale de circulation devrait ainsi être limitée à 15 jours.

Cette solution technique conduit de fait à pouvoir considérer les travaux de libération des terrains du P2, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, et ceux de percement du pont du guit, sous maîtrise d'ouvrage de La Cub, comme une seule et même opération. Conformément à l'article 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 (loi MOP), RFF et La Cub sont donc convenus d'une maîtrise d'ouvrage unique, confiée à RFF, pour les travaux de libération des terrains du futur P2 et de percement du remblai du pont du guit routier.

**En conséquence de quoi il a été convenu ce qui suit :**

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

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de versement par la Ville de Bordeaux à La Cub, de sa participation financière aux travaux de percement du pont du guit, telle que prévue à l'article 9 de la convention de financement sus-visée.

### **ARTICLE 2 : MODALITÉS FINANCIÈRES**

#### **2.1. Coût prévisionnel de l'opération et plan de financement**

Les coûts prévisionnels de l'opération ont été définis dans la convention de financement sus-visée. Aux conditions économiques de juin 2012, ils s'élèvent à 3,8 M€HT pour le percement du pont du guit.

Ces coûts comprennent les frais de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre supportés par le maître d'ouvrage unique, RFF (*voir détail prévisionnel en annexe 2*).

La ville de Bordeaux apporte une contribution de 1,6 M€HT, soit 42,11% du coût prévisionnel HT.

Ce montant est établi en euros constants, valeur juin 2012. Il sera actualisé sur la base de l'indice TP02.

#### **2.2 Modalités de versement**

La contribution de la Ville de Bordeaux à La Cub, sera versée en deux fois, comme suit :

1. A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier acompte correspondant à 30% de la contribution prévisionnelle totale, soit 480 000 €HT.
2. Le solde, après achèvement de l'opération, sur présentation par La Cub du relevé final des dépenses.

Le solde sera calculé comme suit : *Solde = (relevé final des dépenses \* 42,11%) – Acompte*

Le montant total de la contribution de la Ville de Bordeaux ne pourra excéder la valeur suivante :

*Plafond de la contribution de la ville = 1,6 M€HT \* taux d'actualisation*  
*où le taux d'actualisation est le rapport entre l'index TP02 à la date d'émission du relevé final des dépenses et l'index TP02 au 1<sup>er</sup> juin 2012.*

Les sommes dues par la Ville de Bordeaux au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum de 30 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds.

## **2.3 Dépassement de coûts**

En cas de dépassement des coûts prévisionnels des travaux visés à l'article 2 de la présente convention, les dispositions prévues à l'article 10 de la convention de financement sus-visée s'appliquent :

*« 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 [de la convention de financement] 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. »*

## **ARTICLE 3 : MODALITÉS DE SUIVI**

Le suivi de la conception et de la réalisation du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est assuré par la constitution d'un comité technique et d'un comité de pilotage dont la composition et le rôle sont définis dans la convention de financement des études et des travaux.

Dans le cadre de la présente convention, un comité de suivi est mis en place ; il sera composé de représentants de La Cub, de RFF, de SNCF Gares & Connexions, de l'EPA Bordeaux Euratlantique et de la Ville de Bordeaux.

Animé par RFF, il est réuni chaque fois que les circonstances l'exigent, ou sur la demande de l'une ou l'autre des parties.

Ces réunions auront pour objectif d'informer les parties de l'avancement de l'opération et recueillir toute proposition.

## **ARTICLE 4 : ENTRÉE EN VIGUEUR ET TERME DE LA PRÉSENTE CONVENTION**

La présente convention prend effet à sa signature les partenaires.

Elle prendra fin suite à l'achèvement des travaux et au règlement du solde des sommes dues par la ville.

## **ARTICLE 5 : RÈGLEMENT DES LITIGES**

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

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et / ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Bordeaux.

**ARTICLE 6 : ÉLECTION DE DOMICILE**

Pour l'exécution de la présente convention, les parties élisent domicile en leurs sièges respectifs. Toute convention, notification ou avenant ultérieur devra être fait à ces adresses, sauf changement dûment notifié à l'autre partie.

**ARTICLE 7 : MESURES D'ORDRE**

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

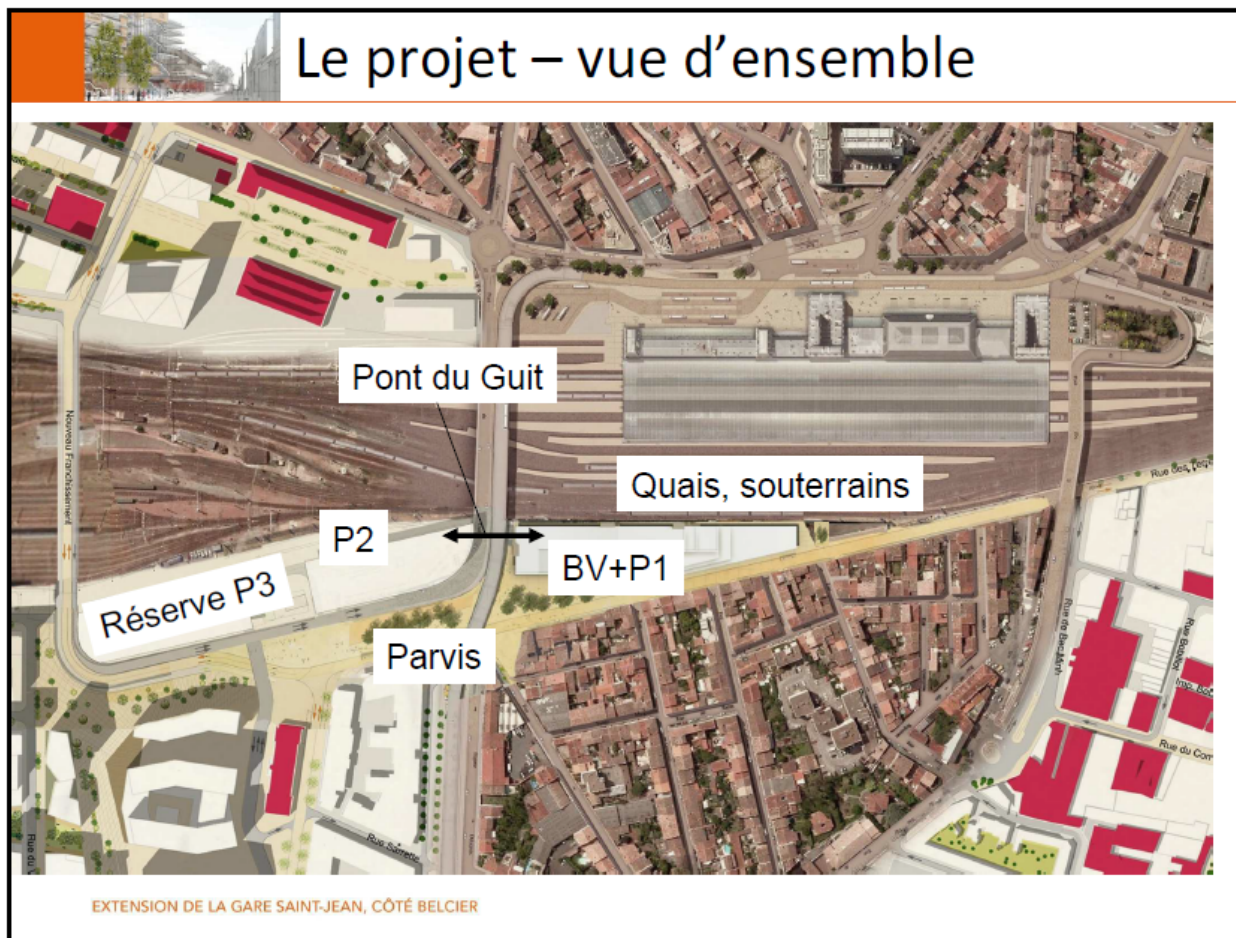
La présente convention est établie en deux exemplaires originaux, un à destination de chaque signataire.

Le .....

Pour La Communauté urbaine de  
Bordeaux,  
Le Président,  
Alain JUPPÉ

Pour la Ville de Bordeaux,  
l'adjoint(e) au Maire,

## ANNEXE 1 – Schéma d'ensemble du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean



## ANNEXE 2 – Coûts estimatifs des travaux de percement du pont du guit (en M€ HT, valeur juillet 2012)

Travaux	Coût total prévisionnel M€ HT	Travaux	MOE	MOA et AMO	Provision pour risques
Percement du pont du guit	3,8	2,7	0,43	0,27	0,4