



bordeaux euratlantique

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

**TRAVAUX DE LIBERATION DES TERRAINS DU FUTUR P2,  
DE PERCEMENT DU REMBLAI DU PONT DU GUIT ROUTIER  
ET DE RECONSTITUTION DE L'ESCALIER PIETON**

**Convention de maîtrise d'ouvrage unique confiée  
à Réseau Ferré de France par  
la Communauté urbaine de Bordeaux  
et  
l'EPA Bordeaux Euratlantique**

**Entre les soussignés :**

**la Communauté urbaine de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPÉ, Président, habilité par délibération n° du Conseil de Communauté en date du .....,

Ci-après désignée « La Cub »,

**l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique**, représenté par son Directeur Général, habilité par délibération n° du Conseil d'Administration en date du .....,

Ci-après désigné « l'EPA »,

Et

**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 Jacques RAPOORT, le président de RFF, ayant donné délégation de signature à Monsieur Alain AUTRUFFE, Directeur Régional Aquitaine / Poitou-Charentes

Ci-après désigné « RFF »,

Ci-après désignés ensemble « les maîtres d'ouvrage »

Vu 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,

Vu 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 1<sup>er</sup> mars 2011,

Vu 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,

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,

Vu les études d'avant-projet détaillé (APD) des travaux de percement du pont du Guit réalisées sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions (SNCF G&C),

## **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. SNCF Gares & Connexions, 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 le remblai 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 pour les phases d'études projet (PRO) et de réalisation (REA) du projet dans son ensemble, signée par l'ensemble des partenaires, définit, d'une part, la contribution financière, et, précise, d'autre part, les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun des partenaires au projet.

Dans ce cadre, sont notamment reconnus comme maîtres d'ouvrage :

- RFF pour les travaux de libération des terrains du futur P2 (zone dites des « châteaux d'eau » attenante au pont du guet et à sa rampe d'accès côté Belcier),
- La Cub pour les travaux de percement du remblai du pont du guet qui fait partie intégrante du domaine public routier,
- L'EPA Bordeaux Euratlantique pour le traitement des espaces publics attenants à la gare et plus particulièrement le mail piéton et le square du pont du guet intégrant la reconstitution d'un escalier entre la rue Terres de Borde et le pont du guet (équipements prévus au programme des équipements publics de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier), escalier devant être remis en gestion in fine à La Cub.

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

L'ouvrage existant est un remblai d'accès au pont du guet maintenu par des maçonneries de moellons jointoyés datant du XIXème siècle sur fondations assurées par des massifs bétons.

Les travaux à réaliser ont pour objectif de permettre l'aménagement d'une double traversée inférieure en lieu et place du remblai du pont du Guit côté Belcier sur une largeur d'environ 40 mètres depuis la culée existante du pont 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.

A noter que, de par la convention de financement des études d'avant-projet de restructuration de la gare Saint-Jean, SNCF G&C a assuré le pilotage des études jusqu'au niveau APD pour l'aménagement du pont du Guit. SNCF G&C en a confié la réalisation à l'ingénierie SNCF Ouvrages d'Art.

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.

L'ouvrage projeté retenu à l'issue des études de niveau avant-projet par l'ensemble des partenaires du projet de restructuration de la gare Saint-Jean est un double cadre en béton armé. Les caractéristiques de la chaussée du pont restent identiques aux dispositions actuelles, sachant qu'ultérieurement – après mise en service du nouveau franchissement ferroviaire Armagnac – Amédée Saint-Germain, l'EPA Bordeaux Euratlantique interviendra pour modifier les marquages au sol et transformer une des voies de circulation en piste cyclable.

La solution technique de mise en œuvre retenue lors des études d'avant-projet vise à limiter l'impact sur la circulation en traversée du pont : les 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 3 semaines.

En outre, suite à la transmission des études APD, La Cub, par courrier du 25 juin 2014, en a accepté les conclusions tout en soulignant que « *les points suivants seront à reprendre lors des études projet :*

- **Stabilité de la culée** : les sondages permettant de caractériser la nature et le type de fondation doivent être effectués durant la phase projet. Ils sont partie intégrante d'une G2 PRO et sont nécessaires pour connaître la nature et le fonctionnement de la culée. La maîtrise d'œuvre proposera pour ce faire une méthode : soit par le tablier dans l'axe de la chaussée, soit par le bas.
- **Prise en compte de la maintenance future des ouvrages** : en phase projet, le plan du futur cadre béton à implanter à la place du remblai du pont sera adapté pour garantir un espace d'un mètre environ entre les deux ouvrages pont du tramway et pont routier.
- **Mur de soutènement de la rampe d'accès au pont côté square** : l'APD sera adapté en phase projet pour intégrer la démolition / reconstruction du mur sur l'ensemble du linéaire impacté par les travaux de percement. La Cub préconise la solution d'un mur béton armé en L. »

### 3 Nécessité d'une maîtrise d'ouvrage unique

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), prévoit que « lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme. »

Du fait de la solution technique retenue, avec préfabrication de cadres en béton à l'emplacement du futur P2, les travaux de percement du remblai du pont du Guit sont étroitement imbriqués –

temporellement et techniquement - avec ceux de libération des terrains de ce même P2. Ces travaux ont par ailleurs pour conséquence la démolition et la nécessaire reconstitution de l'escalier assurant la liaison piétonne entre la rue Terres de Borde et le pont du guit. Il s'agit donc bien là d'une seule et même opération divisée en trois sous-opérations :

- ✓ la libération des terrains du P2 sous maîtrise d'ouvrage de RFF, car concernant des terrains et équipements propriété de RFF ;
- ✓ le percement du pont du guit sous maîtrise d'ouvrage de La Cub, car concernant un ouvrage faisant partie du domaine public communautaire ;
- ✓ la reconstitution de l'escalier sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

Ces trois sous-opérations répondent au même objectif qui est d'aménager entre la rampe d'accès au pont du guit et le faisceau ferroviaire un accès des voitures au futur P1 sans passer par le futur parvis rue des Terres de Borde, de créer un parking P2 accessible depuis le parvis du futur bâtiment voyageurs et d'assurer des liaisons en modes doux le long de la rue Terres de Borde et vers le pont du guit.

RFF, La Cub et l'EPA conviennent donc d'une maîtrise d'ouvrage unique, confiée à RFF, pour les travaux de libération des terrains du futur P2, de percement du remblai du pont du guit routier et de reconstitution de l'escalier entre la rue Terres de Borde et le pont du guit.

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

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

La présente convention a pour objet, en application de la l'article 2-2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985, de désigner RFF comme maître d'ouvrage unique pour les travaux de réalisation des ouvrages définis à l'article 2 de la présente convention, tout comme pour les études de niveau projet basées sur les études APD réalisées par SNCF G&C. Ces études PRO intégreront les demandes d'adaptation formulées par La Cub par courrier du 25 juin 2014 et décrites au dernier paragraphe du point 2 du préambule (en synthèse : stabilité de la culée, prise en compte de la maintenance future des ouvrages, reconstruction du mur de soutènement).

La présente convention définit les modalités administratives, techniques et financières de cette désignation.

#### **ARTICLE 2 : PÉRIMÈTRE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE**

Conformément à l'article 4 de la convention de financement relative aux études projet (PRO) et aux travaux de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean, RFF, La CUB et l'EPA sont maîtres d'ouvrage respectifs des travaux suivants :

- Pour RFF, 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)
- Pour La Cub, la construction d'un double 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.
- Pour l'EPA, la reconstitution de l'escalier assurant la liaison piétonne entre la rue Terres de Borde et le pont du Guitt et appuyé partiellement sur l'ouvrage de franchissement précité.

### **ARTICLE 3 : MISSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE UNIQUE**

RFF, en tant que Maître d'ouvrage unique (MOAU), exerce toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définie par loi du 12 juillet 1985 précitée, conformément à son article II.2.

RFF assume, sur le plan administratif et technique, l'étude et la réalisation de l'ensemble du programme objet de l'opération visée à l'article 2 de la présente convention dans le respect de la réglementation applicable, à savoir :

- ✓ organiser, si nécessaire, une consultation pour l'opération en vue de désigner : le maître d'œuvre, le contrôleur technique, le coordinateur de sécurité, les entreprises de travaux, pose et fournitures ;
- ✓ conclure et signer les marchés correspondants pour la réalisation de l'opération ;
- ✓ s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- ✓ assurer le suivi des travaux ;
- ✓ assurer la réception des ouvrages et le suivi de la levée des réserves ;
- ✓ et, plus généralement, prendre toute mesure nécessaire à l'exercice de sa mission.

Dans le cadre de sa mission, RFF fait son affaire du choix des titulaires des marchés publics liés à la réalisation de l'opération et applique ses propres règles.

De manière identique, RFF signe les marchés et les exécute.

RFF propose à La Cub et l'EPA, tout au long de sa mission, toutes les adaptations ou solutions ne bouleversant pas l'économie de l'opération qui lui apparaîtraient nécessaires ou tout simplement opportunes, soit techniquement, soit financièrement pour l'équipement la concernant.

Toute modification du programme ou de l'enveloppe budgétaire tels qu'approuvés devra faire l'objet d'un accord exprès par les Parties et de la signature d'un avenant à la présente convention et notamment à l'issue des études projet.

Le MOAU se charge du règlement de tous les litiges afférents à l'exécution de sa mission de MOAU et notamment des litiges découlant de la passation et de l'exécution des marchés attribués au titre de la présente opération y compris les litiges relatifs à l'établissement des DGD.

A la remise des ouvrages (cf art.7), La Cub sera subrogée de plein droit dans les droits du MOAU en ce qui concerne notamment l'exercice des garanties légales et contractuelles. Le MOAU inscrira cette subrogation au profit de La Cub dans les contrats de tous les titulaires des marchés.

### **ARTICLE 4 : PROGRAMME DE L'OPÉRATION À RÉALISER SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE**

Les travaux à réaliser ont fait l'objet d'études préalables de niveau « avant-projet » :

- ✓ par RFF pour ce qui concerne la libération des terrains des P2 et futur P3 ;
- ✓ par SNCF Gares & Connexions pour ce qui concerne le percement du remblai du pont du Guit et la reconstitution de l'escalier en lien avec les études conduites par l'EPA sur les espaces publics et VRD liés à la gare.

Ces études de niveau avant-projet ont été approuvées par RFF, La Cub et l'EPA. Concernant les travaux de percement du remblai du pont, La Cub a cependant formulé des demandes d'ajustement, rappelées en préambule de cette convention. Concernant la reconstitution de l'escalier, La Cub a considéré que la solution préconisée dans le cadre de l'étude APD est trop complexe et risque de générer des coûts élevés de maintenance. Elle souhaite une solution plus classique, qui devra être étudiée et validée dans le cadre des études projet.

RFF s'engage à compléter les études APD par des études projet intégrant les observations formulées par La Cub et l'EPA décrites au dernier paragraphe du point 2 du préambule (en synthèse : stabilité de la culée, prise en compte de la maintenance future des ouvrages, reconstruction du mur de soutènement), puis à réaliser les travaux de percement du remblai du pont du Guit et de reconstitution de l'escalier conformément aux études approuvées par les trois maîtres d'ouvrage.

Toute modification du programme de l'opération, tel que défini dans les études AVP, ou toute étude complémentaire aux études AVP, devront être soumises à l'approbation de La Cub et de l'EPA, qui disposeront d'un délai de 21 jours pour apporter leur réponse. Au-delà de ce délai, l'accord de La Cub et l'EPA sur les modifications ou compléments envisagés sera réputé acquis.

## **ARTICLE 5 : AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES**

En sa qualité de MOAU, RFF sera seul habilité à signer, déposer et mettre en œuvre les demandes d'autorisation délivrées par les autorités compétentes.

Par la présente convention, La Cub et l'EPA autorisent le MOAU, en tant que de besoin, à déposer les demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation de l'opération. Le MOAU procédera à l'affichage réglementaire.

Ces demandes d'autorisation concerneront notamment les éventuelles interruptions de circulation routière et ferroviaire, y compris relatives aux transports urbains. RFF s'engage à chercher par tout moyen à limiter ces interruptions. Les indemnités qui pourraient être dues aux services publics de transport de voyageurs, du fait de ces éventuelles interruptions, seront intégrées au budget global de l'opération. A ce titre, elles seront supportées par le MOAU, qui les répercutera à La Cub conformément aux modalités financières prévues ci-après.

En cas de retrait par l'autorité compétente ou d'annulation des autorisations par le juge administratif, et sauf si cela résulte d'une faute de RFF, La Cub et l'EPA s'engagent expressément à rembourser le MOAU des frais engagés par ce dernier pour la réalisation de la partie du programme pour laquelle La Cub et l'EPA ont transféré sa maîtrise d'ouvrage y compris les frais d'instance, en ce compris notamment les frais d'études engagés par le MOAU jusqu'à la décision de retrait ou d'annulation.

## **ARTICLE 6 : ACCÈS AU CHANTIER – RÉCEPTION DES OUVRAGES – LEVÉE DES RÉSERVES**

La Cub et l'EPA seront autorisés à accéder au chantier en présence d'un représentant de RFF, sous réserve de l'obtention d'une autorisation expresse de RFF. Toutefois, leurs observations ne pourront être faites qu'au MOAU, qui est le responsable du chantier et non aux attributaires des marchés.

La présence de La Cub et de l'EPA sur le chantier, même expressément autorisée par le MOAU, ne les dispensent pas de leur responsabilité civile en cas de préjudice occasionné de leur fait, ledit fait pouvant être éventuellement exonératoire de la responsabilité contractuelle du MOAU envers La Cub et l'EPA.

Même à l'occasion d'éventuelles visites du chantier par La Cub et l'EPA dans les conditions ci-dessus, ceux-ci s'abstiennent de donner quelconques instructions aux titulaires des marchés de travaux. Tout manquement à cette obligation pourra donner lieu à la résiliation de plein droit de la présente convention.

Avant que ne s'effectuent les opérations préalables à la réception des ouvrages, une visite sera organisée entre RFF, La Cub et l'EPA pour permettre à ces derniers de soulever, le cas échéant, des observations qui seront consignées dans un constat contradictoire, daté et signé par les Parties, RFF faisant son affaire personnelle de transmettre, le cas échéant, les observations de La Cub et de l'EPA au maître d'œuvre.

Les éventuelles observations faites par le MOAU pendant les opérations préalables de réception, confirmées par écrit dans les meilleurs délais, sont reportées par le maître d'œuvre dans les procès-verbaux des opérations préalables de réception, RFF prenant préalablement avis auprès de La Cub et de l'EPA.

Le MOAU assure la réception de l'ouvrage ainsi que la levée des réserves.

### **ARTICLE 7 : REMISE DES OUVRAGES**

Dans le cadre de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier, les espaces publics relevant du domaine public routier et aménagés par l'EPA sont remis en gestion à La Cub. De la même façon, suite à leur réception par le MOAU, les ouvrages relevant du domaine public routier et réalisés dans le périmètre de cette maîtrise d'ouvrage unique seront remis à La Cub. Cette remise est constatée par procès-verbal signé par les parties.

Toutes les études, documents techniques et plans des ouvrages seront remis à La Cub, ainsi qu'à l'EPA, dans les meilleurs délais à compter de la remise de l'ouvrage, notamment :

1. une copie des pièces contractuelles des différents marchés
2. une copie des DGD des différents marchés, dès leur établissement
3. une copie des procès-verbaux des OPR
4. une copie des procès-verbaux de réception de marchés de travaux
5. une copie des attestations d'assurance des entreprises titulaires
6. une copie des plans avec DOE (dossiers des ouvrages exécutés) et DIUO (dossiers d'intervention ultérieure sur les ouvrages) complets

RFF s'engage à fournir toutes les pièces nécessaires à La Cub pour l'exercice de ses droits en cas de contentieux à compter de la remise de l'ouvrage.

Suite à la remise de l'ouvrage, La Cub cédera, dans le cadre d'une division en volumes, les volumes ainsi créés dans le remblai du pont :

- à SNCF G&C le volume créé pour permettre l'accès des véhicules légers au futur parking P1 intégré au bâtiment voyageurs ;
- à RFF le volume créé pour permettre l'accès des piétons et vélos au futur parking P2.

### **ARTICLE 8 : DÉLAI DE RÉALISATION**

L'ensemble des travaux visés à l'article 2 sont prévus pour être achevés au plus tard fin 2016.

### **ARTICLE 9 : MODALITÉS DE SUIVI DES ÉTUDES ET TRAVAUX**

Le suivi de la conception et de la réalisation du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est assuré par un comité technique et un comité de pilotage dont la composition et le rôle sont définis dans la convention de financement PRO et REA susvisée.

Les études de niveau projet portant sur l'opération décrite à l'article 4 de la présente convention seront validées dans les conditions prévues à l'article 7 de la convention de financement susvisée, relative aux études projet et aux travaux de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean, c'est-à-dire soit par le comité de pilotage, soit, à défaut de réunion du comité de pilotage, par courriers des cofinanceurs après réunion du comité technique.

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 l'EPA Bordeaux Euratlantique, de la ville de Bordeaux et de SNCF Gares & Connexions. 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.

Chaque réunion fait l'objet d'un compte rendu rédigé par RFF et transmis aux différents partenaires pour validation dans un délai de 15 jours suivant la réunion. Les partenaires disposent d'un délai de 15 jours pour demander des modifications au compte rendu.

## **ARTICLE 10 : COÛTS, FINANCEMENT ET MODALITÉS FINANCIÈRES**

### ***10.1 Coûts des études et travaux aux conditions économiques de juin 2012***

Les coûts des différentes opérations concernées par la présente convention sont estimés de la manière suivante en intégrant les travaux, frais d'études, frais de maîtrise d'ouvrage et une provision pour aléas (cf. détail en annexe 2).

Sous-opération	Coût prévisionnel (études + travaux) € 06/2012	Dont frais MOAU € 06/2012
Libération terrains P2 P3	8 460 000 €HT	
Percement du pont du guit	3 800 000 € HT	19 000 € HT
Reconstitution de l'escalier	330 000 €HT	1 600 € HT

### ***10.2 Estimation des coûts et financements aux conditions économiques de réalisation***

Il convient également d'intégrer les effets attendus de l'actualisation économique sur les coûts prévisionnels des opérations.

Pour la libération des terrains P2 et P3, 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 avec une réalisation échelonnée entre 2014 et 2016.

Pour le percement du pont du Guit et la reconstitution de l'escalier, 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 avec une réalisation courant 2016.

Sur la base de ces hypothèses, le coût prévisionnel des différentes opérations est susceptible d'atteindre les montants suivants à terminaison :

Sous-opération	Coût prévisionnel (études + travaux) € courants	Dont frais MOAU € courants
Libération terrains P2 P3	9 155 000 € HT	
Percement pont du guit	4 430 000 € HT	22 000 € HT
Reconstitution escalier	385 000 € HT	1 900 € HT

Le coût prévisionnel en € courants des sous-opérations inclut une somme forfaitaire de 23 900 euros courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage unique.

### **10.3 Financements des études et travaux**

Les coûts sont répercutés par RFF à hauteur de 100 % auprès du maître d'ouvrage de la sous-opération, indépendamment des subventions que celui-ci a pu obtenir auprès des différents partenaires du projet de restructuration de la gare Saint Jean. Chaque maître d'ouvrage fait ensuite son affaire du recouvrement de ces subventions, conformément aux termes de la convention des études projet et des travaux susvisée.

En conséquence, La Cub et l'EPA s'engagent à rembourser à RFF, dans la limite des coûts prévisionnels indiqués ci-dessus, l'ensemble des dépenses supportées au titre des travaux de percement du pont du guit et de reconstitution de l'escalier, chacun pour la partie qui le concerne.

La limite précitée est définie comme le coût prévisionnel aux conditions économiques de juin 2012 majorée de l'effet de son actualisation sur la base de l'index TP 02 à la date de réception des ouvrages concernés.

Ce remboursement ne constitue en aucun cas la rémunération par La Cub et l'EPA d'une prestation réalisée par RFF, mais uniquement une indemnisation de l'ensemble des frais supportés par RFF en tant que MOAU, dont ses propres frais de maîtrise d'ouvrage, valant quitus.

Compte tenu de la nature des ouvrages construits dans le cadre de cette maîtrise d'ouvrage unique, les sommes appelées auprès de La Cub et de l'EPA seront soumises à la TVA en vigueur au moment des appels de fonds.

### **10.4 Modalités financières**

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 coût des études et travaux prévisionnel tel qu'estimé à l'article 10.1 et relevant de chaque maître d'ouvrage, soit, pour La Cub, la somme de 570 000 € HT, et pour l'EPA, de 49 500 € HT.
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, fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le besoin de financement. 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 HT) = (% d'avancement x coût prévisionnel HT) – somme des appels de fonds antérieurs*

Les appels de fonds en € constants, décrits ci-dessus sont révisés en fonction du dernier index TP02 connu à la date de facturation selon la formule suivante :

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

La valeur de référence de l'index TP02 (Index CE de référence) est celle de juin 2012. Comme indiqué à l'art.10.3, chaque appel de fonds sera soumis au taux de TVA en vigueur.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95 % du coût prévisionnel en euros courants tel que défini à l'article 10.2.

#### Solde

Après achèvement des travaux et remise des pièces prévues à l'article 7, RFF présente le relevé des dépenses réellement engagées. RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, dans la limite de financement définie à l'article 10.3.

Dans le cas où certaines factures d'études et travaux seraient imputables à la fois sur les travaux de percement du pont du Guit et sur ceux de reconstitution de l'escalier, sans possibilité de dissocier les montants imputables respectivement à chacune des deux opérations, il sera fait application d'une proratisation de ces dépenses selon une clé de 92 % pour La Cub et 8 % pour l'EPA.

#### Modalités de paiement

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

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.

#### Echéancier indicatif

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 € HT et TTC sur la base du taux de TVA en vigueur):

	2 015	2 016	2 017	TOTAL
CUB HT	570 000,00 €	3 544 000,00 €	316 000,00 €	4 430 000,00 €
CUB TTC	684 000,00 €	4 252 800,00 €	379 200,00 €	5 316 000,00 €
EPA HT	49 500,00 €	308 000,00 €	27 500,00 €	385 000,00 €
EPA TTC	59 400,00 €	369 600,00 €	33 000,00 €	462 000,00 €

## **ARTICLE 11 : RESPONSABILITÉ – ASSURANCES**

### **11.1 Responsabilité**

La Cub conserve pendant toute la durée de l'opération la propriété, la gestion et l'exploitation de l'ouvrage pont du Guit et de l'escalier. La Cub sera responsable de la gestion ultérieure de ces ouvrages.

Elle transférera à RFF la garde de la partie du pont du Guit objet des travaux de percement et de l'escalier à démolir au moment de leur mise à disposition par RFF à l'entreprise de travaux adjudicataire. Ce transfert de garde fera l'objet d'un procès-verbal signé entre les Parties.

Un état des lieux contradictoire sera établi entre les parties avant le commencement des travaux.

RFF, en sa qualité de MOA unique, répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont elle doit répondre ou des biens qu'elle a sous sa garde.

Vis-à-vis des tiers à la convention, sous réserve du précédent alinéa, chaque partie conserve sa part de responsabilité en qualité de maître d'ouvrage public afférente à son périmètre initial.

La responsabilité de RFF, en sa qualité de MOA unique, relative aux désordres de nature décennale susceptibles d'atteindre l'ouvrage est régie dans les termes du droit commun.

### **11.2. Assurances**

RFF, en sa qualité de MOA unique, fait son affaire de la souscription éventuelle des polices d'assurances couvrant les risques mis à sa charge au titre de la présente convention.

### **11.3. Garanties**

La remise à La Cub des ouvrages lui revenant opère de plein droit transfert des garanties légales afférentes à cette partie au profit de La Cub. A compter de cette date, La Cub se trouve subrogée dans les droits et obligations de RFF en tant que MOA unique, liés à l'exercice de toutes les garanties légales.

## **ARTICLE 12 : ACHÈVEMENT DE L'EXERCICE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE**

L'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par RFF prend fin à la remise de l'ouvrage à La Cub.

## **ARTICLE 13 : ENTRÉE EN VIGUEUR ET TERME DE LA PRÉSENTE CONVENTION**

La présente convention prend effet à sa signature par les parties.

Elle prendra fin lorsque :

- les travaux seront réalisés et les ouvrages remis à La Cub,
- les parties contractantes auront rempli leurs obligations financières,
- les litiges éventuellement nés de son application auront été réglés,
- la signature d'une nouvelle convention viendrait se substituer à la présente.

## **ARTICLE 14 : MODIFICATION OU RÉSILIATION**

Toute modification à la présente convention fait l'objet d'un avenant.

Tout avenant à la convention de financement des études et des travaux de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean ayant un impact sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage unique donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

La présente convention peut être résiliée en cas d'inexécution par les parties de l'une ou l'autre de leurs obligations résultant de son application.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, par courrier recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- ✓ si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- ✓ si l'inexécution des obligations est consécutive à un cas de force majeure ou à un motif d'intérêt général.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

En cas de résiliation, il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par le MOAU. Ce constat fait l'objet d'un procès-verbal.

Le MOAU s'assurera auprès des entrepreneurs que toutes les mesures conservatoires seront bien prises pour assurer la conservation et la sécurité des prestations exécutées.

Tant que la réception de l'ouvrage n'aura pas eu lieu (a fortiori en cas de résiliation) les entrepreneurs conserveront la garde des ouvrages. Il appartiendra à La Cub et à l'EPA de se prononcer sur la poursuite des contrats en cours sur leurs périmètres respectifs. Il conviendra à chaque MOA sur son périmètre de définir le nouveau mode de maîtrise d'ouvrage, reprise des contrats par un nouveau MOAU ou bien par chaque MOA sur son propre périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Dans tous les cas, chaque maître d'ouvrage s'engage à rembourser à RFF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

## **ARTICLE 15 : 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 16 : 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 17 : 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 trois exemplaires originaux, un à destination de chaque signataire.

Le .....

Pour La Communauté  
urbaine de Bordeaux,  
Le Président

Alain JUPPÉ

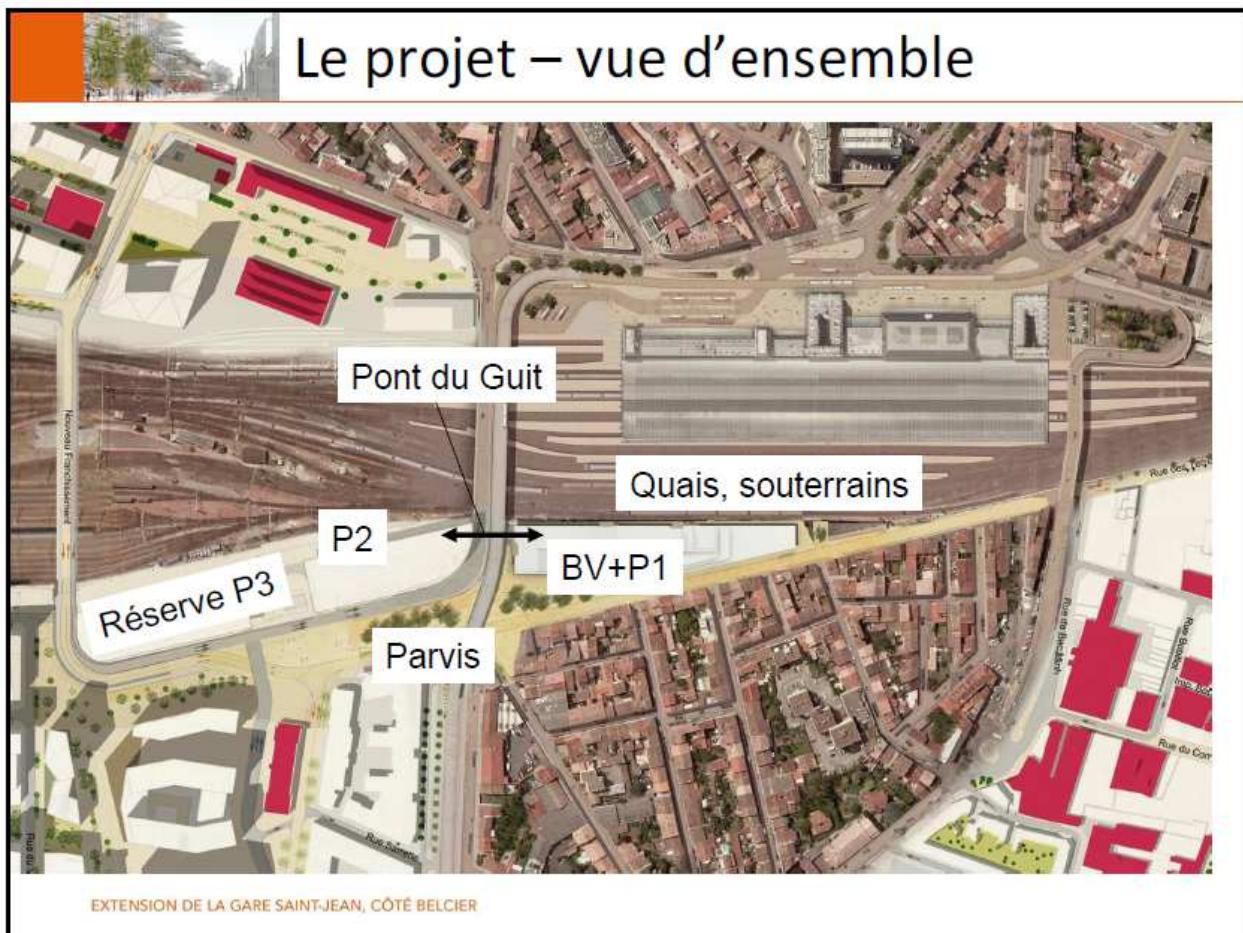
Pour l'EPA Bordeaux  
Euratlantique,  
Le Directeur Général

Stephan DE FAY

Pour RFF  
Le Directeur régional

Alain AUTRUFFE

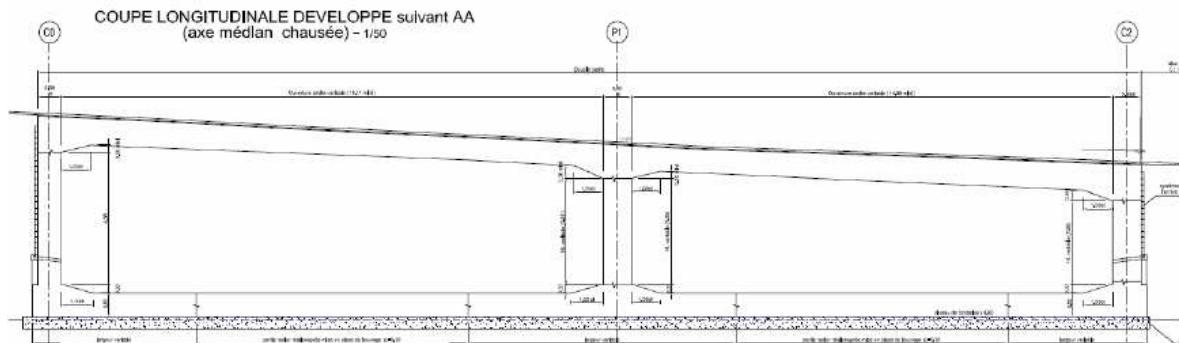
**ANNEXE 1 – Schéma d'ensemble du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean**



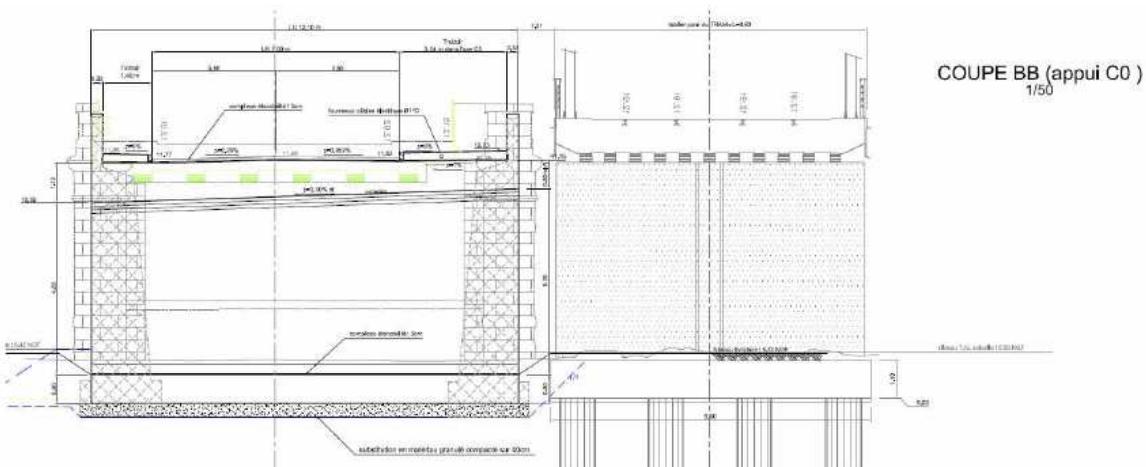
**ANNEXE 2 – Coûts estimatifs du périmètre de maîtrise d'ouvrage unique**  
(€ HT, valeur 06/12)

Travaux	Coût total prévisionnel M€ HT	Travaux	MOE	MOA et AMO	Provision pour risques
Libération des terrains P2 & P3	8,46	6,46	1,07	0,29	0,65
Percement du pont du Guit	3,8	2,7	0,43	0,27	0,4
Reconstitution de l'escalier	0,33	0,25	0,03	0,02	0,03

## ANNEXE 3 – DETAIL DU PROJET SUR LE PONT DU GUIT



Coupe longitudinale de l'ouvrage selon l'axe de la chaussée



Coupe transversale de l'ouvrage sur la culée C0 à proximité de la pile P13 du Pont du Tram

#### ANNEXE 4 – PLAN D'AMENAGEMENT et LOCALISATION DES OPERATIONS

