



Convention

Relative au financement des études de projet et des travaux pour le renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon

PRO REA Phase 2 – Tranche 1

RER Métropolitain

(ligne 655 000 de Bordeaux à Lamothe et ligne 657 000 de Lamothe à Arcachon)

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur **Etienne GUYOT**, préfet de Région Nouvelle-Aquitaine, préfet de Gironde ;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Alain ROUSSET** agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désignée « **La REGION** »

BORDEAUX MÉTROPOLE, représentée par son Président, Monsieur **Alain ANZIANI**, dûment habilité à l'effet des présentes par délibération n° en date du

Ci-après désignée « **BORDEAUX MÉTROPOLE°** »

Le DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur **Jean-Luc GLEYZE**, agissant en vertu de la délibération n° en date du

Ci-après désigné « **Le DÉPARTEMENT°** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur **Jean-Luc GARY**, Directeur Territorial SNCF Réseau Nouvelle-Aquitaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

L'ÉTAT, la RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE, BORDEAUX MÉTROPOLE, le DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE et SNCF RÉSEAU étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- Le contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 23 juillet 2015
- L'avenant n°1 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 9 mars 2017
- L'avenant n°2 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 25 juin 2019
- L'avenant n°4 au contrat de plan État-Région Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 13 janvier 2020
- L'avenant n°8 au contrat de plan État-Région Nouvelle-Aquitaine 2015-2020 (CPER 2015-2020) signé le 11 mai 2021
- La convention relative au financement des études préparatoires au prochain CPER 2007 – 2013 signée le 15 février 2013, son avenant N°1 signé en date du 30 novembre 2015 et son avenant N°2 signé en date du 24 décembre 2020,
- La convention relative au financement des études d'avant-projet des aménagements des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon signée le 9 décembre 2021
- La convention relative au financement des études projet et des travaux en gare de Gazinet pour le renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon – PRO REA – Phase 1 – RER Métropolitain – Ligne n°655 000 de Bordeaux à Arcachon signée le XXXXXX 2023.
- La délibération du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine n° du
- La délibération de Bordeaux Métropole n° du
- La délibération du Département de la Gironde n° du

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE LA PHASE DES ETUDES PROJET (PRO) ET DE LA PHASE DE REALISATION (REA) PHASE 2 TRANCHE 1	7
2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET PHASE 2	7
2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES PROJET PHASE 2 FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	7
2.3 CONTENU DES ETUDES PROJET PHASE 2	8
2.4 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES TRAVAUX (REA) PHASE 2 TRANCHE 1 FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	8
2.5 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	8
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	9
ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	9
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION	9
5.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	9
5.1.1 Coût des études Projet et des travaux Phase 2 Tranche1 aux conditions économiques de référence	9
5.1.2 Estimation du besoin de financement des études Projet et des travaux tranche 1 de la Phase 2 aux conditions économiques de réalisation	10
5.1.3 Financement des charges des opérations de maintenance et d'exploitation des aménagements réalisés au titre de la présente opération	11
5.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	11
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS	12
6.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS POUR LES ETUDES PROJET ET LES TRAVAUX REA1	12
6.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	13
6.3 IDENTIFICATION	14
6.4 DELAIS DE CADUCITE	14
ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS	15
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

L'étoile ferroviaire de Bordeaux va connaître un accroissement du nombre de circulations dans les années à venir, tant pour les flux périurbains (RER) que pour les flux inter-villes (missions régionales). Ceci est particulièrement vrai sur l'axe Bordeaux- Hendaye, avec le renforcement de la desserte vers Mont-de-Marsan, Dax, Hendaye et Arcachon.

Sur les flux périurbains, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté en décembre 2018 puis actualisé en mars 2022 une feuille de route pour la création d'un « Réseau Express Régional - RER métropolitain » sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux. Une nouvelle version de feuille de route a par la suite été adoptée par les trois collectivités de la Région, du Département et de la Métropole en mars et avril 2023.

Cette feuille de route a pour objectif d'offrir des solutions de transports en commun efficaces pour tous les habitants des zones urbaines et péri-urbaines de l'agglomération bordelaise, de réduire l'usage de la voiture et de baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

La réouverture et la desserte de la halte de la Médoquine sont un premier objectif de la feuille de route. Une modification dans la structuration des services ferroviaires TER est un second objectif, avec une évolution à la fois du nombre de circulations quotidiennes des TER et de leur trame de desserte.

L'expression de besoin pour les trafics liés au RER Métropolitain formulée pour les études préparatoires de la présente opération visait 2 niveaux de service à déployer progressivement :

- une offre cadencée à la demi-heure sur la ligne Libourne – Bordeaux – Arcachon, et une desserte renforcée au 1/4h en hyper pointe dans le sens de la pointe entre Bordeaux et Arcachon, correspondant aux objectifs de la feuille de route du RER adoptée par les collectivités ;
- une offre cadencée avec la systématisation à terme de la desserte au quart d'heure tout au long de la journée à destination d'Arcachon, correspondant à des perspectives d'évolution ultérieures du service RER ;

Une convention de financement relative aux études préparatoires, réalisée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau a été contractualisée entre la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat et SNCF Réseau et signée en date du 15 février 2013. Ces études spécifiques comprenaient notamment la réalisation d'une étude de prédimensionnement des Installations Fixes de Traction Electrique (IFTE) sur la branche Bordeaux – Arcachon.

Ces études ont fait l'objet d'une actualisation en 2021 au travers d'une étude préliminaire financée par l'avenant n°2 à la convention initiale signé le 24 décembre 2020, pour tenir compte des évolutions de dessertes envisagées, notamment le RER Métropolitain. Celle-ci a permis notamment de caractériser la qualité de l'alimentation, le niveau de sollicitation des sous-stations électriques et les échauffements de la caténaire ainsi que de définir un programme d'aménagements permettant de répondre à l'offre de service définie par les partenaires, tant sur les missions régionales que dans la feuille de route du RER Métropolitain.

Les résultats de l'étude préliminaire ont permis de définir un programme, un planning et une enveloppe financière pour les aménagements nécessaires sur les installations de traction électrique afin de répondre aux enjeux de dessertes régionales.

A la suite des études préliminaires, des études avant-projet ont été réalisées, définies dans une convention de financement signée le 9 décembre 2021, avec pour objet d'arrêter le programme de travaux, le planning détaillé ainsi que le coût estimatif de réalisation de cette opération.

Les résultats de cette étude avant-projet ont été restitués le 3 mai 2023.

Les partenaires ont validé le programme de l'opération retenu à l'issue des études avant-projet. Ce programme comporte la création de 2 nouvelles sous-stations électriques à Gazinet et Canauley, la création d'un Poste de Mise en Parallèle à Marcheprime, l'augmentation de la puissance électrique de

la sous-station existante de Lamothe, le renforcement de la caténaire par l'ajout de câbles Feeders dans les zones identifiées lors des études avant-projet et les adaptations nécessaires des installations du Central Sous-Station de Bordeaux pour la télécommande de ces nouvelles infrastructures ferroviaires.

Les Parties ont convenu d'un découpage pour les études projet et travaux, plus précisément un découpage en deux phases distinctes (phase 1 et phase 2) qui seront réalisées en parallèle :

- **des études projet et travaux Phase 1** : à réaliser entre 2023 et 2025,
- **des études projet et travaux Phase 2** : à réaliser entre 2023 et 2027.

Les études projet et travaux Phase 1 qui sont à réaliser entre 2023 et 2025 sur le faisceau des voies de service de la gare de Gazinet pour libérer l'emprise foncière ferroviaire nécessaire sur le faisceau pair et reconstituer les fonctionnalités ferroviaires sur le faisceau impair, sont le préalable aux travaux de Phase 2 d'implantation d'une nouvelle sous-station électrique dans cette gare.

Ces études projet Phase 1 et ces travaux doivent être impérativement réalisés d'ici 2025 afin de s'inscrire dans un créneau disponible de l'ordonnancement des mises à jour du système MISTRAL qui commande les installations de Gazinet depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) de Bordeaux ; ceci afin de tenir l'objectif d'une mise en service des aménagements de renforcement des IFTE entre Bordeaux et Arcachon en 2027, en accord avec les objectifs de la feuille de route.

Cette phase 1 a fait l'objet d'une convention de financement pour les études projet et les travaux Phase 1 en gare de Gazinet signée le XX Xxxxxx 2023.

Les études projet et travaux REA de la Phase 2 sont à réaliser entre 2023 et 2027, et ont pour objet la complétude du périmètre de l'opération pour le renfort des IFTE entre Bordeaux et Arcachon.

Afin de s'adapter aux contraintes budgétaires des différents financeurs, les phases études de projets et travaux de la Phase 2 sont elles-mêmes décomposées en 2 tranches afin de maintenir l'engagement de travaux de la manière suivante :

- Phases études de projet et travaux REA Phase 2 – Tranche 1 à engager en 2023 par SNCF Réseau pour la tenue du planning global de l'opération et de l'objectif prévisionnel de mise en service des aménagements en mars 2027 en accord avec la feuille de route du RER Métropolitain de Bordeaux.
- Phase travaux REA Phase 2 – Tranche 2 dont l'engagement est nécessaire en 2024.

Les parties conviennent de contractualiser la présente convention de financement relative aux études projet (PRO) et travaux (REA) Tranche 1 de la Phase 2 de renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon au titre du RER Métropolitain.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet (PRO) et des travaux (REA) tranche 1 de la Phase 2 à réaliser pour le renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Arcachon au titre du RER Métropolitain, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE LA PHASE DES ETUDES PROJET (PRO) ET DE LA PHASE DE REALISATION (REA) PHASE 2 TRANCHE 1

2.1 Objectifs et fonctionnalités du projet phase 2

Les objectifs fonctionnels de la phase 2 envisagés visent à rétablir un fonctionnement nominal des installations actuellement régulièrement sur-sollicitées, et permettre l'accroissement de l'offre ferroviaire due à l'arrivée du RER Bordelais jusqu'à Arcachon, dans l'hypothèse d'une diamétralisation de l'offre à la demi-heure et d'un renforcement de celle-ci entre Libourne et Arcachon, notamment en hyper pointe.

Les aménagements proposés permettront :

- De replacer les actuelles installations dans leurs zones nominales de fonctionnement,
- De renforcer par l'apport de nouvelles sous stations en ligne, la capacité et la qualité de fourniture électrique selon la typologie d'offre et des types d'engins de tractions circulant sur l'axe Bordeaux-Arcachon,
- D'assurer la commande de ces installations au sein du Central Sous Station (CSS) de bordeaux,

2.2 Description et périmètre des études projet Phase 2 financées dans le cadre de la présente convention

Les études Projet phase 2 intègrent le programme des aménagements retenu par les partenaires à l'issue de la phase d'avant-projet et repris ci-après (tranche 1 et tranche 2) :

- La création d'une nouvelle sous-station à Gazinet en lieu et place de l'actuel Poste de Mise en Parallèle, sur un emplacement appartenant à SNCF Réseau libéré lors de la Phase 1 du projet,
- La création d'une nouvelle sous-station à Canauley en lieu et place de l'actuel Poste de Mise en Parallèle, également sur un terrain appartenant à SNCF Réseau,
- La création d'un nouveau Poste de Mise en Parallèle à Marcheprime, sur un terrain appartenant à SNCF Réseau,
- Le changement du groupe de traction (GT) de la sous-station existante de Lamothe (passer de 4,45 à 7,3 MVA) ce qui apparait être un standard d'évolution pour ce type d'ancien GT et ses redresseurs associés,
- Des renforcements de feeder en plusieurs points des lignes 655 000 de Bordeaux à Lamothe et 657 000 de Lamothe à Arcachon,

- Les modifications au Central Sous-Station afin de permettre l'intégration du contrôle à distance des nouvelles installations,
- Les modifications au Poste de Contrôle à Distance de Bordeaux pour prendre en compte les modifications apportées par le projet,
- Les travaux connexes de modification de certaines installations de l'infrastructure ferroviaire : l'adaptation du dispositif du Retour Courant Traction sur le tronçon Lamothe - Arcachon, la modification de signaux de signalisation, la motorisation d'appareils d'interruption caténares.

2.3 Contenu des études projet Phase 2

Les études Projet Phase 2 comprennent notamment l'élaboration :

- du détail du programme de l'opération,
- des études techniques,
- de la synthèse des études Projet,
- des dossiers de procédures administratives locales.

Elles se concluent par l'établissement d'un document constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier économique.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives locales.

2.4 Description et périmètre des travaux (REA) Phase 2 tranche 1 financées dans le cadre de la présente convention

Les travaux REA tranche 1 Phase 2, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, concernent les aménagements dont l'engagement des études est prévu en 2023 afin de s'inscrire dans le planning prévisionnel global de l'opération, notamment la réalisation :

- Des Travaux de raccordement électrique des nouvelles sous-stations de Gazinet et Canauley
- Des Travaux préparatoires sur les installations de télécommunication des sous-stations de Gazinet et de Canauley et du PMP de Marcheprime
- Des Travaux préparatoires d'aménagement foncier du site de la sous-station de Lamothe
- Des Travaux de renforcement de Feeders dans la sous-station de La Teste de Buch
- Des Travaux complémentaires en ligne sur la 655 000 : motorisation des interrupteurs caténares, modifications de signaux en lien avec la création de la sous-station de Canauley, modifications de fossés hydrauliques pour l'implantation de massifs caténares
- Des Travaux complémentaires en ligne sur la 657 000 : modifications de signaux en lien avec le renforcement des Feeders de la sous-station de La Teste de Buch

2.5 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études de projet phase 2 est de **12** mois, à compter de l'ordre de lancement des études de projet par SNCF RÉSEAU.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux REA phase 2 tranche 1 est de **48** mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF RÉSEAU.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des Conditions Générales, les études projet et travaux, objets de la présente convention seront suivies dans le cadre de Comités Techniques qui pourront se réunir en tant que besoin afin d'assurer le suivi de l'opération dans le respect du financement, des délais et des spécifications, précisés dans la présente convention.

Les Parties conviennent qu'un point d'étape se tiendra à l'issue des études PRO Phase 2 et nécessitera la validation des Parties pour poursuivre l'opération objet de la présente convention. A l'achèvement des études de projet (PRO) Phase 2 et avant l'engagement des travaux (REA) Phase 2 tranche 1, SNCF procède à une évaluation de l'opération et organise au besoin un passage en instance conformément à ses règles internes de gouvernance. Le cas échéant, un avenant sera conclu en conséquence pour traiter les éventuelles modifications et écarts.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE L'OPERATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût des études Projet et des travaux Phase 2 Tranche1 aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études de projet et des travaux Phase 2 Tranche 1 est fixée à **24 146 000 €** HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en Annexe 2 et se décompose de la manière suivante :

- L'estimation des études Projet Phase 2 est évaluée à **2 612 000 €** HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]. La décomposition du Coût estimatif figure dans le tableau ci-après.

Etudes de Projet Phase 2	Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juin 2020)
Acquisitions foncières	- €
Travaux et autres missions	104 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	1 838 000 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage	240 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	413 000 €
Provision pour risques	17 000 €
Total	2 612 000 €

- L'estimation des travaux tranche 1 de la Phase 2 est évaluée à **21 534 000 €** HT aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**. La décomposition du Coût estimatif figure dans le tableau ci-après.

Travaux Phase 2 tranche 1	Coût estimatif (en € aux conditions économiques de juin 2020)
Acquisitions foncières	
Travaux et autres missions	14°834 000 €
Frais de maîtrise d'œuvre	4 472 000 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage	370 000 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	677 000 €
Provision pour risques	1 181 000 €
Total	21 534 000 €

L'estimation des travaux tranche 1 de la Phase 2 est décomposée de la manière suivante :

- Sur la ligne 655 000 Bordeaux – Lamothe = 14 188 000 € aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020]
- Sur la ligne 657 000 Lamothe – Arcachon = 7 346 000 € aux conditions économiques de juin 2020 [06/2020].

5.1.2 Estimation du besoin de financement des études Projet et des travaux tranche 1 de la Phase 2 aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention (PRO REA tranche 1 Phase 2) est évalué à **31 872 000 €** courants HT et se décompose de la manière suivante :

- Pour les études Projet tranche 1 de la Phase 2 = 3 076 000 € courants HT
- Pour les travaux REA tranche 1 de la Phase 2 = 28 796 000 € courants HT ; décomposé de la manière suivante :
 - o Sur la ligne 655 000 Bordeaux – Lamothe = 18 780 000 € courants HT
 - o Sur la ligne 657 000 Lamothe – Arcachon = 10 016 000 € courants HT

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) ;
- d'un taux d'indexation du TP01 de 8% en 2023, puis de 5,5% en 2024, de 4,5% en 2025 et 2026, puis 3% par an à compter de 2027 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 6% en 2023, puis de 3% en 2024, de 2,5% en 2025 et 2026, puis 2% par an à compter de 2027

Le besoin de financement estimé comprend une provision pour risques de 21 000 Euros courants pour les études de Projet Phase 2 et de 1 637 000 Euros courants pour les travaux de la Phase 2 tranche 1, couvrant les risques et incertitudes du projet. La mobilisation de cette somme fera l'objet d'une information sur le suivi et l'état d'engagement de la provision pour risques auprès des partenaires dans les modalités du suivi de l'opération décrites à l'article 4 de la présente convention. En cas de non-survenue d'un risque identifié, la provision correspondante ne sera pas facturée dans le solde de la convention.

5.1.3 Financement des charges des opérations de maintenance et d'exploitation des aménagements réalisés au titre de la présente opération

Dans le respect des dispositions de l'article L.2111-10-1 du Code des transports et du décret n° 2019 – 1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, SNCF Réseau évaluera au moment de la contractualisation de la convention de financement des études Projet et des travaux de création des aménagements d'origine / terminus de la gare de Libourne sa part contributive à l'ensemble des aménagements prévus au titre du projet de service de la ligne Libourne – Arcachon et qui intègrent à ce jour : OT Arcachon, IFTE Bordeaux – Arcachon (qui comprend les tranches 1 et 2) et OT Libourne.

Les partenaires sont informés que dans le cas où cette évaluation conduirait à un résultat négatif pour SNCF Réseau, ces surcoûts ne pourraient, au titre des dispositifs juridiques actuels être financés par SNCF Réseau.

A titre informatif, la part contributive de SNCF Réseau est estimée à ce jour par SNCF Réseau au titre de la seule opération de renforcement des IFTE sur Bordeaux – Arcachon et s'élève à un montant négatif de 1,760 M€ courants HT, réparti en un montant de 1,026 M€ courants HT pour la ligne 655 000 Bordeaux – Lamothe et un montant de 0,734 M€ courants HT pour la ligne 657 000 Lamothe - Arcachon.

Le montant global de la part contributive de SNCF Réseau sur l'ensemble du RER Métropolitain Bordelais (sur la ligne Libourne – Arcachon) sera réévalué et les modalités de son application introduites lors de la contractualisation de la convention travaux OT Libourne (dernière opération de l'axe Libourne-Arcachon à devoir être contractualisée en travaux, offrant ainsi une vision consolidée sur l'ensemble des opérations de l'axe).

Dans l'hypothèse de l'abandon de la réalisation des travaux à venir du RER Métropolitain Bordelais objets de cette convention, les mêmes modalités d'application s'appliqueront pour le montant de la part contributive relative aux travaux déjà réalisés au titre de l'opération du RER Métropolitain Bordelais sur la ligne Libourne – Arcachon.

5.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement du besoin de financement des présentes phases selon la clef de répartition suivante :

<i>Etudes de Projet Phase 2</i>	Clé de répartition % (2 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	33,34 %	1 025 334 €
Région Nouvelle-Aquitaine	00,00 %	0 €
Bordeaux-Métropole	33,33 %	1 025 333 €
Département de la Gironde	33,33 %	1 025 333 €
SNCF RÉSEAU	00,00 %	0 €
TOTAL	100,00 %	3 076 000 €

Travaux REA tranche 1 Phase 2 Ligne 655 000	Clé de répartition % (2 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	60,00 %	11 268 000 €
Région Nouvelle-Aquitaine	13,34 %	2 504 000 €
Bordeaux-Métropole	13,33 %	2 504 000 €
Département de la Gironde	13,33 %	2 504 000 €
SNCF RÉSEAU	00,00 %	0 €
TOTAL	100,00 %	18 780 000 €

Travaux REA tranche 1 Phase 2 Ligne 657 000	Clé de répartition % (2 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat	33,34 %	3 338 668 €
Région Nouvelle-Aquitaine	00,00 %	0 €
Bordeaux-Métropole	33,33 %	3 338 666 €
Département de la Gironde	33,33 %	3 338 666 €
SNCF RÉSEAU	00,00 %	0 €
TOTAL	100,00 %	10 016 000 €

Les clés de répartition précédentes pour les différents composants et phases de l'opération sont établis sous réserve des négociations du CPER 2023-2027 encore en cours à la date d'établissement de cette convention. De ce fait, les clés et équilibres financiers seront ajustés si nécessaire ultérieurement, dans le cadre de la contractualisation de la Tranche 2 de la Phase 2, et éventuellement par voie d'avenant à la présente convention.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux Phase 2 tranche 1 engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités d'appels de fonds pour les études projet et les travaux REA1

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Le solde du financement sera appelé dans un délai de quarante-huit (48) mois après l'achèvement des travaux REA de la tranche 1 de la phase 2 du Projet, sous réserve de l'approbation dans ce délai par les Financeurs Publics (hors UE) d'un décompte général et définitif.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

SNCF Réseau a déposé un dossier de candidature à l'appel à projets européen 2021 au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour les phase d'études Avant-projet et Projet des renforcements des IFTE pour la section Bordeaux – Lamothe qui fait partie du corridor Atlantique européen, réseau central RTE-T fret et voyageur.

Cette candidature a été retenue par l'Union Européenne (UE) et a donné lieu à la signature d'un contrat en octobre 2022, pour une subvention à hauteur de 50% estimée jusqu'à 1 623 5000 € courants HT basée sur un budget prévisionnel alors estimé dans le dossier de candidature à son établissement en juin 2021 à 938 000 € courants HT pour les études Avant-projet et 2 309 000 € courants HT pour les études Projet.

Un premier versement, correspondant à un préfinancement par une avance à hauteur de 50% du montant prévisionnel de la subvention, a été réalisé par l'Europe à hauteur de 811 750 € courants HT en novembre 2022.

Le prochain versement sera le solde de la subvention UE, qui donnera lieu au paiement de la subvention UE après validation par l'UE de l'éligibilité des dépenses présentées par SNCF Réseau dans l'état récapitulatif des dépenses.

SNCF Réseau procèdera à des appels de fonds pour la phase Projet adaptés en fonction de l'échéancier des versements des fonds européens de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau.

6.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
ETAT	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT - DMIF	XXXX XXXX XX XX XX XX XX XXXXX XXXXX@developpement- durable.gouv.fr
REGION NOUVELLE AQUITAINE	Monsieur le Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	XX XX XX XX XX Transports-ferroviaires@nouvelle- aquitaine.fr
BORDEAUX METROPOLE	Monsieur le Président de Bordeaux Métropole Direction générale finances et commande publique	Département Exécution budgétaire	XX XX XX XX XX https://chorus-pro-gouv.fr

	Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex		
DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	Hôtel de Département Esplanade Charles de Gaulle 33074 Bordeaux Cedex	Direction des Infrastructures	XX XX XX XX XX
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
ETAT	XXX XXX XXX XXXXX	Néant
REGION NOUVELLE AQUITAINE	XXX XXX XXX XXX XX	FRXX XXX XXX XXX
BORDEAUX METROPOLE	XXX XXX XXX XXXXX	FRXX XXX XXX XXX
DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	XXX XXX XXX XXX XX	Néant
SNCF RÉSEAU	XXX XXX XXX XXXXX	FRXX XXX XXX XXX

6.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations et documents permettant de justifier soit d'un début de réalisation de la phase Etudes Projet Phase 2 au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 12 mois minimum à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de 48 mois à compter de la fin des travaux REA de la tranche 1 Phase 2 financés au titre de la présente convention, selon le calendrier indiqué en Annexe 2 « Eléments de calendrier » la convention de Financement.

ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

XXXX XXXXX

Responsable du département Mobilités et Infrastructures Ferroviaires
Service Déplacements et Infrastructures de Transports
DREAL Nouvelle-Aquitaine, site de Bordeaux - Cité administrative
Rue Jules Ferry – Boîte 55 - 33 090 BORDEAUX Cedex
Tél : XX XX XX XX XX

XXXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr

XXXX.XXXX@developpement-durable.gouv.fr

sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine

XXXX XXXX

Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX Cedex
Tél : XX XX XX XX XX

XXXX.XXXX@nouvelle-aquitaine.fr

XXX.XXXX@nouvelle-aquitaine.fr

Pour Bordeaux Métropole

Direction générale Mobilités - Direction de la Multimodalité
Esplanade Charles-de-Gaulle
33 045 Bordeaux cedex
Tél : XX XX XX XX XX

X.XXXX@bordeaux-metropole.fr

X.XXXXX@bordeaux-metropole.fr

Pour le Département de la Gironde

XXX XXXXX – Chef de Projet
Pôle Programmation – Direction des Infrastructures
Immeuble Gironde – esplanade Charles De Gaulle
Tél : XX XX XX XX XX

X.XXXXXXX@gironde.fr

Pour SNCF RÉSEAU

XXXX XXXXXX, directeur du pôle contrôle financier territorial
Immeuble le Spinnaker
17 rue Cabanac
CS 61 926
33 081 BORDEAUX Cedex
Tel : XX XX XX XX XX

X.XXXXXXX@reseau.sncf.fr

A Bordeaux, le

Pour SNCF RÉSEAU

A Bordeaux, le

Pour la REGION NOUVELLE-AQUITAINE

A Bordeaux, le

Pour BORDEAUX METROPOLE

A Bordeaux, le

Pour le DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

A Bordeaux, le

Pour l'ETAT