



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LIBOURNE (33)

CONVENTION DE FINANCEMENT PREMIERE PHASE DES TRAVAUX PREPARATOIRES PORTANT SUR

Etudes complémentaires + REA PREPARATOIRE sous MOA SNCF Gares & Connexions

Entre :

La Communauté d'Agglomération du Libournais (La CALI), dont le siège est situé 42 Jules Ferry à Libourne, représentée par son Président, Monsieur Philippe BUISSON, agissant aux présentes en vertu de la délibération du 27 juin 2023

Désignée ci-après « La Cali »,

La Commune de Libourne, dont le siège est situé 42, Place Abel Surchamp à Libourne, représentée par son Maire-adjoint, Monsieur Jean-Philippe LEGAL, agissant aux présentes en vertu de la délibération du 26 mai 2020

Désignée ci-après « la Commune »

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Florent KUNC

Ci-après dénommée « SNCF Gares & Connexions » ou « Maître d'ouvrage »

En Présence de :

La **Région Nouvelle Aquitaine**, dont le siège est situé à Bordeaux, représentée par son Président, Monsieur Alain Rousset, en vertu de la délibération du Conseil Régional n°..... du

Désignée ci-après par « la Région »,

Bordeaux Métropole, représentée par Madame Christine BOST, Présidente dûment habilitée à l'effet des présentes par la délibération n°..... en date du

Désignée ci-après « Bordeaux Métropole »

L'Etat représenté par Monsieur Etienne GUYOT, Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine ;
Ci-après désigné « **l'Etat** »

L'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole,
La Cali, la Commune de Libourne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés les
« Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

Vu :

Le Code général des collectivités territoriales,

Le Code des transports,

Le Code de la commande publique,

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,

La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains

Le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports,

Le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

Le protocole partenarial conclu entre le groupe SNCF, la Commune de Libourne et la CALI le 21 juin 2024

Les conventions AVP et PROJET de l'opération, la dernière signée le 26 février 2024

La décision d'approbation de la concertation réglementaire signée le 06 juin 2024 par Eliane BARBOSA, directrice exécutive des gares parisiennes et régionales de SNCF Gares & Connexions.

Le comité de Pilotage de l'opération du 09 avril 2025 qui a validé le principe de financement de l'opération en 2 phases. La première phase financée par la commune de Libourne et La Cali, la seconde par l'ensemble des partenaires.

PREAMBULE -

Située à l'est du département de la Gironde, à une trentaine de kilomètres de Bordeaux, La Communauté d'Agglomération du Libournais (La Cali) est à la limite administrative de la Charente Maritime et de la Dordogne. Elle compte près de 93 000 habitants au 1^{er} janvier 2024 dont près de 25 000 habitants recensés sur la commune de Libourne.

Née de la fusion de plusieurs intercommunalités en 2012, elle est composée de 45 communes qui portent des projets communs de développement et d'aménagement de l'espace, indispensables à l'attractivité du territoire, tout en développant des services de proximité. Le développement économique et touristique, la mobilité ou encore la politique de l'habitat sont des compétences historiques de La CALI qui ont construit son identité et contribué à marquer sa puissance institutionnelle.

Construite autour d'une arrête ferroviaire fournie et de l'autoroute A 89, La CALI a structuré ses ambitions à partir de ces deux axes de mobilité qui ont permis d'apporter des vraies solutions de développement. D'Izon aux Eglisottes-et-Chalaures en passant par Vayres, Libourne, Saint Denis de Pile, Coutras, Saint-Médard de Guizières ou encore Saint Seurin sur l'Isle, la desserte ferroviaire a été au cœur des projets d'aménagement.

Cette armature ferroviaire, qui s'appuie sur 8 gares ou haltes, fait du territoire de La CALI un espace attractif aux portes de la Métropole bordelaise, et es communes qui les abritent constituent des lieux d'accueil privilégiés des ménages et des activités économiques. Aussi, une attention particulière doit être portée, au proche de ces équipements ferroviaires, en termes d'aménagement du territoire, de développement urbain, de développement économique et de gestion du foncier.

Souhaité comme un laboratoire des mobilités, La CALI a toujours voulu innover, en développant de nouveaux services et modes de déplacements afin d'offrir aux usagers une offre de mobilité de plus en plus complète et attractive :

- En 2019, la construction du réseau de transport en commun gratuit (Calibus), desservant les 45 communes de l'agglomération, a donné un élan au territoire en matière de mobilité. Il constitue aujourd'hui un atout majeur de La CALI : chaque ligne de ce réseau permet le rabattement vers les gares et haltes ferroviaires du territoire, et l'ensemble des lignes convergent vers la gare de Libourne, gare TGV reconnue d'intérêt national.
- Plus récemment, en 2023, le déploiement de « CaliVélo », service de location de vélos électriques en libre-service et en location longue durée, a permis d'offrir de nouvelles solutions de déplacement aux habitants du territoire.
- En 2024, un service de scooters électriques en libre-service et un service d'autopartage complètent encore cette offre de mobilité.

Le projet de Service express régional métropolitain (SERM), et sa montée en puissance d'ici 2027, vient encore renforcer cette offre et permet une alternative crédible et efficace à la voiture individuelle pour rejoindre la métropole bordelaise.

Dans cette volonté, Libourne joue un rôle particulier et constitue l'attracteur principal pour les déplacements, au sein d'un territoire qui dépasse largement celui de La CALI :

- Elle est la commune centre d'un bassin de vie d'environ 150 000 habitants qui s'étend jusqu'aux franges de la Dordogne, du Lot-et-Garonne et de la Charente-Maritime avec un niveau d'équipements et de services et un pôle d'emplois particulièrement fournis et équivalents à une commune de 50 000 habitants (services publics, lycées, centre hospitalier, gare SNCF...) ;
- Elle est une commune péri-métropolitaine qui s'inscrit désormais dans la sphère d'attractivité de la métropole bordelaise grâce, notamment, à une liaison ferroviaire de qualité, mais aussi en offrant des réponses opérationnelles face aux tensions rencontrées dans la métropole, autour de certains sujets (mobilité, logement, alimentation, etc.) ;

Libourne a su saisir les opportunités qui s'offraient à elle avec la mise en œuvre d'un premier projet urbain, « Libourne 2025, La Confluente », concentré autour 5 sites de projet (le cœur de ville, les quais, la gare, les casernes, les Dagueys), et qui a durablement transformé la commune ainsi que l'image qu'elle véhicule (réaménagement d'espaces publics, accueil de nouvelles locomotives commerciales, construction d'un centre aquatique intercommunal, organisation de nombreux événements et animations en cœur de ville...).

En parallèle, le choix porté par le ministère de l'Intérieur et des outre mers d'implanter la 4e Unité d'instruction et d'intervention de la sécurité civile (600 militaires à l'horizon 2027) dans les anciennes casernes de la ville, à proximité immédiate de la gare, marque encore davantage cette dynamique d'attractivité et de renouveau de Libourne.

Huit ans après avoir élaboré ce premier projet urbain, l'écriture d'un nouvel opus, « Libourne 2030 », permet à la ville de définir sa nouvelle feuille de route et d'afficher ses ambitions, notamment faire de Libourne une ville étudiante, une inclusive et engagée dans la lutte contre le dérèglement climatique. Ce nouveau projet urbain intègre aussi une réflexion globale et transversale sur l'avenir du quartier de la gare et, plus largement, sur la place des mobilités décarbonées dans la ville.

A travers ce nouveau projet urbain, la gare de Libourne devient un équipement urbain majeur qui va prochainement entamer sa transformation vers un pôle d'échanges multimodal (PEM), à l'horizon 2030. Il est donc attendu que le quartier de la gare évolue sous les effets conjugués du PEM et du SERM, prenant en compte un contexte local plus large, avec des usagers provenant de secteurs différents, qui justifient les aménagements détaillés ci-avant (gare routière, SERM) ou associés (développement d'une ville étudiante, valorisation des secteurs touristiques, ...), aux profils variés (salariés, touristes, scolaires/étudiants, ...).

A la liaison entre les différents réseaux de transports collectifs (TGV, TER, TransGironde et Calibus), la gare SNCF de Libourne, reconnue comme une des 130 gares d'intérêt national, accueille aujourd'hui près d'un million et demi de voyageurs annuellement. En cela, elle constitue déjà aujourd'hui un pôle d'échanges majeur, non seulement en Gironde mais également au niveau de la région Nouvelle Aquitaine.

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, ainsi que le développement attendu de l'offre TER depuis et vers Libourne (notamment via le RER Métropolitain), ont nécessité des réflexions autour du dimensionnement des équipements sur le site de la gare SNCF de Libourne, avec un travail sur l'intermodalité physique entre les différents réseaux et modes de transport convergeant vers la gare.

En effet, la refonte globale du réseau urbain Calibus, couplée à celle du réseau interurbain de cars régionaux, viennent interroger l'emplacement et le dimensionnement des infrastructures desservant ce pôle générateur de déplacements.

D'autre part, l'accessibilité de la gare, et plus largement de son quartier, par les modes actifs (marche à pied, vélos, etc...) doit être au cœur des réflexions de ce projet en regard des caractéristiques favorables à leurs développements et à leurs pratiques à Libourne, et ce, au travers d'une amélioration conséquente de la cyclabilité des voiries desservant l'équipement.

Le projet de PEM s'intègre dans un projet plus global de réaménagement du quartier de gare, piloté par la CALI et la Commune de Libourne. Le quartier de la gare est ainsi identifié comme un des cinq sites majeurs par le projet urbain « Libourne 2025 ».

La Commune de Libourne affirme au travers son Plan Local d'Urbanisme (PLU) et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, la nécessaire qualité urbaine, architecturale et paysagère des aménagements à envisager, notamment dans le cadre du traitement d'une entrée de ville considérée comme essentielle.

Ces différents projets de développement attendus autour du PEM (quartier gare, axes pénétrants) nécessitent une coordination entre tous les projets afin d'appréhender au mieux les impacts.

A ce titre, le projet de la Commune de Libourne vise notamment à réinvestir les friches ferroviaires en suscitant le développement de l'attractivité économique tertiaire et innovante du secteur, la mise en valeur de la gare comme quartier de vie ainsi que les connexions urbaines entre cette entrée de ville et les quartiers majeurs attenants (Cœur de Bastide, Épinette et Les Casernes).

Le secteur de « La Gare –Épinette » fait ainsi l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dédiée intégrant dès à présent certaines fonctionnalités attendues, tant sur les questions de mobilité que sur celles relatives aux enjeux urbains du quartier et la place de la gare SNCF dans la ville.

Enfin, la question du stationnement constitue un élément central des réflexions de l'étude PRO du PEM de Libourne, et ce afin de proposer les solutions les plus appropriées aux besoins de stationnement liés à la fréquentation de la gare, tout en considérant les problématiques de reports modaux possibles depuis le centre-ville, et aux pratiques partagées (autopartage, etc...), en articulation avec le projet urbain.

Ainsi, le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Libourne vise à améliorer les déplacements et la mobilité quotidienne des habitants comme des visiteurs à travers le développement d'un véritable pôle intermodal en gare de Libourne, tout en veillant à s'intégrer dans un projet urbain plus global.

Les études AVP (Avant-Projet) et PRO (Projet) du PEM ont été menées en articulation avec les études urbaines et de développement économique pilotées par la Commune et La CALI autour du quartier de gare.

Les études Avant-Projet du PEM de Libourne ont été validées lors du Comité de Pilotage du 10 mai 2023, les études PROJET ont été présentées et validées lors du Comité de Pilotage du 16 octobre 2024.

La concertation s'est tenue du 12 février au 15 mars 2024 sur le projet de PEM de Libourne au titre des article L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

Le comité de pilotage du 09 avril a retenu :

- un contexte économique régional, départemental et local nécessitant de revoir le niveau des investissements des projets ;
- un projet fortement engageant pour le mandat suivant, nécessitant une prise de recul. Ce sont aux élus du prochain mandat de décider de cet engagement impactant le budget des deux collectivités.

A ce titre, il a été décidé la réalisation en deux phases du projet de PEM de Libourne :

- Phase 1 au deuxième semestre 2025 : réalisation des travaux préparatoires non impactants et non engageants, poursuite des études nécessaires au PEM. Cet engagement permet notamment de sécuriser le financement attribué par l'Etat dans le cadre de l'AAP4 (Appel à Projet de L'Etat sur les Pôle d'Echanges Multimodaux, hors études).
- Phase 2 à partir du deuxième semestre 2026 :
 - o Projet de PEM initial, recalibré autour des travaux suivants : parking en silo, parvis ouest, gare routière, voiries attenantes avec une prolongation des travaux avenue Gallieni jusqu'au feu tricolore de l'intersection avec la rue du Pistouley.
 - o Signature d'une convention avant juin 2026 avec un planning garantissant l'obtention de l'ensemble des fonds européens FEDER.

La présente convention porte sur la phase 1, signée par tous les partenaires. La Commune de Libourne et La CALI s'engagent à financer les travaux et les études complémentaires sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions pour le périmètre du PEM de cette phase.

Ceci exposé,

Il a été convenu ce qui suit,

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études complémentaires et des travaux préparatoires visés à l'article 2, réalisés sur le périmètre administratif de la gare de Libourne.

A cet effet, sont définies ci-après les caractéristiques générales des études et ouvrages à réaliser, ainsi que les obligations respectives des Partenaires relatives au financement de l'opération.

ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES et TRAVAUX

2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage

La présente convention concerne :

- La démolition des bâtiments inoccupés dans l'emprise du PEM ;
- Les premières neutralisations et premiers dévoiements de réseaux ;
- Les études complémentaires nécessaires à la réalisation du PEM.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF Gare & Connexions sur ce périmètre.

La maîtrise d'œuvre études et travaux est confiée à AREP et SNCF Gares & Connexions.

2.2 Objet des études et des travaux

Les études et travaux, dont le financement fait l'objet de la présente convention première phase, concernent les objets suivants : Etudes PRO complémentaires, ACT (Assistance pour la passation des contrats de travaux) et REA (Réalisation) des travaux préparatoires.

Les études PRO complémentaires ont pour objet :

- Des études APO (AVP+PRO) pour l'intégration des structures d'ombrières en panneaux photovoltaïques sur le site de la gare routière
- L'intégration de l'implantation du scénario de passerelle reliant le parvis ouest au parvis est qui sera validé par la commune et l'Architecte des Bâtiments de France, au niveau AVP (Avant-Projet) et PRO (Projet), en vue d'une éventuelle réalisation en phase 3 après livraison des travaux du PEM.

Les travaux préparatoires sont les suivants :

- Démolition des bâtiments inoccupés (8 / 9bis / 10bis) par les activités SNCF sous l'emprise du PEM ;
- Neutralisation des réseaux préalables aux démolitions ;
- Dévoiement de l'artère Enedis pour libération du foncier nécessaire au futur parking en ouvrage.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires. Les représentants de la Commune de Libourne et de La CALI sont désignés par délibération du conseil municipal et du conseil communautaire.

Il se réunira à la notification des marchés de travaux ou avant si nécessaire pour faire un point sur l'avancement de l'opération et à son achèvement, afin de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

Il se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 15 jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour, accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

Le Comité de pilotage se réunira également en tant que de besoin à la survenance de chaque événement pouvant remettre en cause l'équilibre général de la présente convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée à l'opération ou le délai global de réalisation (voir gestion des écarts à l'article 5.4).

Le cas échéant, il se réunira également pour convenir des modalités des conventions de financement ultérieures permettant l'achèvement de l'opération.

3.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira à l'issue des différents marchés de travaux et au besoin pour faire un point sur l'avancement du projet.

Ce Comité Technique se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 15 jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour, accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX

Périmètre MOA SNCF Gares & Connexions :

Les coûts estimatifs correspondant au montant des études et travaux décrits à l'article 2.2 de la présente convention sont :

Périmètre PEM -MOA G&C	
	Euros courants
Etudes AVP / PRO passerelle	350 000
Etudes APO Ombrières PV Gare routière	62 000
Travaux	
Démolitions bâtiments pour libération voirie accès	46 000
Dévoiements / Neutralisations de réseaux	
MOE	115 610
MOA	14 340
TOTAL HT	587 950
Arrondi	588 000

Les coûts estimatifs comprennent les coûts d'études et les coûts de maîtrise d'ouvrage correspondants ainsi que la provision pour aléas et imprévus.

Ces coûts sont évalués aux conditions économiques de janvier 2025 et feront l'objet d'une indexation suivant les indices de référence ING pour les études et TP01 pour les mandats et travaux.

En cas d'écart entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses retenues à l'article 4, les Partenaires s'engagent à se rencontrer dans les plus brefs délais afin de réexaminer lesdites hypothèses par voie d'avenant. Préalablement à cette rencontre, SNCF Gares & Connexions communiquera aux Partenaires tout justificatif utile au réexamen de la présente clause.

En tout état de cause, les Partenaires s'engagent à se rencontrer lorsque la moitié du financement en euros (€) courants aura été appelé, afin de réévaluer le montant en euros courants prévisionnels, *a minima* par la prise en compte de l'évolution réelle des conditions économiques pour les dépenses déjà réalisées. Le cas échéant, la réévaluation du montant en euros courants prévisionnels fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5 – STIPULATIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Le besoin de financement est évalué à 588 000 € HT courants, dans la mesure où les études et les travaux se dérouleront en 2025.

Ces montants tiennent compte :

Des derniers indices connus, ceux de janvier 2025 (indice TP01, à savoir 131,9, et indice ING, à savoir 134,7)

La Commune et La CALI s'engagent à financer les études et les travaux visés à l'article 2, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre MOA G&C :

MOA G&C	Etudes PRO complémentaires et Travaux préparatoires
	Participations. Euros courants
VILLE (participation 30%)	176 400
CALI (participation 70%)	411 600
TOTAL	588 000

L'ensemble des Partenaires de la présente convention sera sollicité pour la convention phase 2 de l'opération, concernant l'ensemble des éléments du PEM : parking en silo, parvis ouest, gare routière.

La CALI est l'interlocuteur unique des services de l'Etat concernant le traitement de la subvention attribuée dans le cadre de l'AAP4 et recevra directement les fonds de l'Etat.

5.2 Modalités de versement

SNCF Gares & Connexions procède aux appels de fonds auprès de chaque Partenaire comme suit :

- 20 % à l'entrée en vigueur de la présente convention
- Des acomptes trimestriels établis en fonction de l'avancement de l'étude et des travaux,
- Chaque appel de fonds sera accompagné d'un certificat d'avancement
- Le montant cumulé des appels de fonds est plafonné à un montant de 95%

Après l'achèvement de l'intégralité des études et travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, SNCF Gares & Connexions procédera à l'élaboration d'un décompte général et définitif (DGD) des dépenses réellement constatées.

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés sans TVA.

5.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture.

Les Partenaires se libéreront des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

5.4 Gestion des écarts

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5 de la présente convention, ne sont donnés qu'à titre estimatif.

Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, SNCF Gares & Connexions informera les Partenaires, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche sera également conduite dans le cas où SNCF Gares & Connexions devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait de difficultés survenues en cours de réalisation des travaux ou de réclamations présentées par les titulaires des marchés.

Les Partenaires conviendront alors ensemble de la réponse à apporter, soit par :

- Modification du niveau des prestations,
- Mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires,
- Evolution du programme et/ou du calendrier de réalisation,
- Abandon du projet (avant démarrage des travaux).

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information par courrier aux Partenaires en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité de pilotage.

Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

Dans l'hypothèse où les Partenaires ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux mois à compter du constat du risque de dépassement, chaque Partenaire aura la possibilité de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 7 de la présente convention trouveront ici application.

ARTICLE 6 - CALENDRIER DES ETUDES COMPLEMENTAIRES et TRAVAUX – PLANNING DIRECTEUR DE L'OPERATION

6.1 Dates de remise des études et de réalisation des travaux

Les études et travaux seront réalisées dans un délai prévisionnel conforme au planning général de l'opération (joint en annexe), et suivant l'entrée en vigueur de la présente convention. Les résultats d'étude seront transmis aux Partenaires.

En cas de retard de décision des partenaires financeurs, mettant objectivement en péril le respect du calendrier et, par conséquent, la date de livraison des ouvrages ou le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra décider l'abandon de l'opération à l'expiration d'un délai de 3 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure. SNCF Gares & Connexions notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans une telle hypothèse, les dispositions de l'article 7 de la présente convention trouveront ici application.

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant signé par l'ensemble des Partenaires.

En cas de non-respect par l'un des Partenaires des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par tout autre Partenaire à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon de l'opération ou de résiliation de la convention, un relevé final des dépenses acquittées de SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la présente convention est établi.

Sur cette base, SNCF Gares & Connexions procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

Dans tous les cas, les Partenaires s'engagent à rembourser à SNCF Gares & Connexions sur la base d'un relevé de dépenses finales, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

ARTICLE 8 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des Partenaires.

Elle prend fin à l'achèvement des études et des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété de SNCF Gares & Connexions.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués aux Partenaires. Toute autre diffusion de quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

Chaque Partenaire prend avis des autres Partenaires sur les actions de communication qu'il envisage en lien avec l'objet des présentes. Un Partenaire peut s'opposer à l'action de communication qui s'avérerait contraire à ses intérêts.

ARTICLE 10 – CONFIDENTIALITE

Les Partenaires garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la Convention à l'exception de celles devant être intégrées dans les délibérations publiques.

Les Partenaires ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès des autres Partenaires.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront pendant un délai de cinq (5) années à compter du terme.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour le Partenaire considéré les informations figurant dans les études dont il est propriétaire ou sur lesquelles il bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 11- LITIGES

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention seront de la compétence du Tribunal Administratif de Bordeaux auquel les Partenaires déclarent attribuer compétence.

ARTICLE 12 – LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Planning global de l'opération

ARTICLE 13 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 6 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

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 courrier électronique à :

Pour la Commune de Libourne,
Jean-Philippe LEGAL, Maire-adjoint
adresse
Tél :
E-mail :

Pour La Communauté d'agglomération du Libournais
Philippe BUISSON, Président
adresse
Tél :
E-mail :

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine,
Laurence PARIES, Directrice
Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs
14, rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX cedex
Tél : xxxxxxxxxx
E-mail : xxxxxxxxxxxxxx

Pour Bordeaux Métropole,
Fabrice LIMARE, Directeur Adjoint
Direction générale adjointe des Transports
Esplanade Charles de Gaulle
33 045 BORDEAUX cedex
Tel : xxxxxxxxxxxx

E-mail : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Pour l'Etat, le Préfet

Cité Administrative B55
2, rue Jules Ferry
33090 BORDEAUX cedex
Tél : xxxxxxxxxxxxxxxx

Pour SNCF GARES & CONNEXIONS,

Sébastien VILLAIN – Pôle Gestion Finance
Direction régionale des gares de Nouvelle Aquitaine
Gare de Bordeaux St-Jean
Parvis Louis Armand – pavillon central
33080 Bordeaux cedex Tél : xxxxxxxxxxxx
E-mail : xxxxxxxxxxxxxxxx

A Bordeaux, le

Pour La Cali

Pour la commune de Libourne

Philippe BUISSON

Président

Jean Philippe LEGAL

Maire adjoint

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pour Bordeaux Métropole

Florent KUNC

Directeur Régional

Christine BOST

Présidente

Pour la Région

Pour l'Etat

Alain ROUSSET

Président

Etienne GUYOT

Préfet

ANNEXE 1 – PLANNING GLOBAL DE L'OPERATION

