



# EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

---

Conseillers en exercice : 61

Date de Publicité : 28/01/20

Reçu en Préfecture le : 31/01/20  
CERTIFIÉ EXACT,

**Séance du lundi 27 janvier 2020**  
**D - 2020 / 38**

***Aujourd'hui 27 janvier 2020, à 15h00,***

le Conseil Municipal de la Ville de Bordeaux s'est réuni en l'Hôtel de Ville, dans la salle de ses séances, sous la présidence de

***Monsieur Nicolas FLORIAN - Maire***

**Etaient Présents :**

Monsieur Nicolas FLORIAN, Monsieur Fabien ROBERT, Madame Alexandra SIARRI, Monsieur Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, Monsieur Jean-Louis DAVID, Madame Maribel BERNARD, Monsieur Nicolas BRUGERE, Madame Anne BREZILLON, Monsieur Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Monsieur Yohan DAVID, Madame Brigitte COLLET, Monsieur Stephan DELAUX, Madame Emmanuelle CUNY, Monsieur Marik FETOUH, Madame Laurence DESSERTINE, Monsieur Jean-Michel GAUTE, Madame Magali FRONZES, Monsieur Pierre LOTHAIRE, Madame Emilie KUZIEW, Monsieur Jérôme SIRI, Madame Arielle PIAZZA, Monsieur Joël SOLARI, Madame Elizabeth TOUTON, Madame Ana maria TORRES, Monsieur Jean-Pierre GUYOMARCH, Madame Mariette LABORDE, Madame Marie-Françoise LIRE, Monsieur Erick AOUIZERATE, Monsieur Philippe FRAILE MARTIN, Madame Marie-Hélène VILLANOVE, Madame Florence FORZY-RAFFARD, Monsieur Alain SILVESTRE, Madame Marie-José DEL REY, Monsieur Guy ACCOCEBERRY, Madame Nathalie DELATTRE, Monsieur Edouard du PARC, Madame Sandrine RENO, Madame Estelle GENTILLEAU, Monsieur Marc LAFOSSE, Monsieur Yassine LOUIMI, Mme Laetitia ROY, Madame Cécile MIGLIORE, Monsieur Gérald CARMONA, Madame Chantal FRATTI, Madame Michèle DELAUNAY, Monsieur Pierre HURMIC, Madame Emmanuelle AJON, Monsieur Nicolas GUENRO, Madame Delphine JAMET, Monsieur Matthieu ROUYEYRE, Madame Catherine BOUILHET, Monsieur François JAY,

**Excusés :**

Madame Anne WALRYCK, Monsieur Michel DUCHENE, Madame Solène COUCAUD-CHAZAL, Madame Stéphanie GIVERNAUD, Monsieur Olivier DOXARAN, Monsieur Vincent FELTESSE

## **Etude préliminaire du pôle d'échanges de la Gare Saint-Jean - Convention d'études et de financement - Autorisation - Décision**

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Résultat d'une démarche partenariale entre la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, la SNCF, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et de l'Europe via le FEDER (Fonds européen de développement régional), le pôle d'échanges de la gare Saint-Jean a été inauguré en 2011.

Ce pôle répondait notamment aux objectifs de création d'une halte intermodale pour une meilleure accessibilité des différents modes de déplacements (train - trains urbains et interurbains - modes actifs - voiture et stationnement – taxi...), de conforter sa vocation de porte d'entrée de la Ville et de la Métropole mais aussi de réaménager le parvis sud.

De manière complémentaire et en prévision de l'arrivée de la Ligne à grande vitesse (LGV), la Ville de Bordeaux a co-financé les études et travaux de la restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean via une convention avec l'Etat, La Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, la SNCF, Bordeaux l'Opération Intérêt National Bordeaux Euratlantique. Ainsi, il a été créé un nouveau bâtiment voyageur afin d'avoir une gare désormais traversante ouverte sur le quartier Belcier, la réalisation de nouveaux parkings au sud, le pont du Guit, la vélostation côté Belcier et, enfin les travaux internes à la Gare (accessibilité des quais et souterrains, verrière...).

Le pôle d'échanges de la Gare Saint-Jean a connu une forte évolution avec l'arrivée en 2017 de la Ligne à grande vitesse Bordeaux – Paris. En effet, le pôle connaît une hausse continue de sa fréquentation. Le nombre de voyageurs était de 11.4M en 2014, 13.6M en 2018 et la tendance se poursuit selon la SNCF. L'accessibilité de la gare est multimodale et se confirme par les premiers résultats de l'étude de flux réalisée en 2019 par SNCF puisque +50% des usagers viennent avec les transports collectifs, 20% pour les modes actifs et 29% par la voiture (usagers venant à la gare par ce mode, accompagnateur-déposant, taxis...). De même, il se confirmerait le rôle traversant de la gare puisque de nombreux usagers « l'utilisent » comme point de passage entre les quartiers situés de part et d'autre.

Par ailleurs, la gare et ce pôle d'échanges s'inscrivent au cœur d'une évolution urbaine en cours des quartiers limitrophes. Dans cette perspective, le pôle d'échanges de la Gare Saint-Jean doit être réinterrogé :

- au regard du fonctionnement actuel sur la gestion des flux des usagers et voyageurs, l'accessibilité des différents modes, les stationnements, les obligations de sécurité du site, la gestion de l'exploitation quotidienne du site (déchets, avitaillement...);

- tout en l'inscrivant dans une vision prospective tant au niveau des évolutions d'usages (covoiturage, modes actifs, objet en libre-service...), que des projets de mobilité (transports urbains, interurbains, car longue distance...), de développement ferroviaire (Réseau Express Régional Métropolitain, développement service Ouigo, ligne internationale et nouvelles offres de destination...) que du développement urbain des quartiers limitrophes (opérations menées par Bordeaux Euratlantique, îlot Saget, Amédée Saint Germain ...);
- pour garantir et améliorer le service rendu à l'utilisateur.

Afin de répondre à ces enjeux, il est proposé une étude préliminaire pour appréhender le pôle d'échanges de la Gare Saint-Jean à l'horizon 2025/30 en établissant un schéma d'aménagement cible. Ce dernier sera décliné à différents horizons et constitué d'un plan d'actions en précisant les maîtres d'ouvrage, le phasage et le montant prévisionnel des projets à mener.

L'étude s'articulera autour de deux périmètres distincts : le périmètre de réflexion élargi portant sur l'ensemble du quartier afin d'avoir une vision territoriale stratégique englobant l'environnement urbain du pôle et le périmètre opérationnel plus restreint du pôle d'échanges.

La méthodologie de l'étude intégrera trois phases à savoir un état des lieux (avec une étude de flux), un pré-programme avec une hiérarchisation des actions à mener puis l'élaboration des scénarios d'aménagement. Le planning de l'étude sera de douze mois maximums avec un objectif prévisionnel de rendu à juin 2020. Le coût de l'étude est estimé à 160 K€.

Afin de mener cette réflexion, SNCF Gares et Connexions animera une démarche partenariale avec la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine et l'Opération Intérêt National Bordeaux Euratlantique. La convention proposée en annexe précise les modalités de gouvernance et de pilotage politique et technique de l'étude.

La convention précise aussi les modalités financières entre les partenaires avec une participation à parts égales à hauteur de 20% soit 32 014€ par partenaire.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 2121-29 ;

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** l'intermodalité est un enjeu fort pour l'amélioration des conditions de mobilités et un vecteur de l'attractivité des différents modes de transports alternatifs à la voiture, ainsi qu'une priorité pour lutter contre la congestion routière de la métropole bordelaise tout en améliorant l'accessibilité de la Ville de Bordeaux et pour renforcer le service à l'utilisateur,

**CONSIDERANT QUE** la réflexion pour optimiser le pôle d'échanges de la gare Saint-Jean est une priorité pour la Ville de Bordeaux tant au niveau de son développement urbain que de son fonctionnement au quotidien,

### **DECIDE**

**Article 1** : de contribuer à la réflexion pilotée par SNCF Gares et Connexions et en partenariat avec Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine et l'Opération Intérêt National Bordeaux Euratlantique pour l'étude préliminaire du pôle d'échanges de la Gare Saint Jean.

**Article 2** : d'approuver les principes de financement de l'expérimentation et d'adopter les termes de la convention de financement.

**Article 3** : d'autoriser Monsieur Maire de Bordeaux à effectuer et à signer tous actes nécessaires à l'application de la présente délibération.

**Article 4** : d'imputer la dépense relative à la convention au budget principal 2020 (crédits ouverts), chapitre 204, compte 204182, fonction 824.

### **ADOpte A L'UNANIMITE**

Fait et Délibéré à Bordeaux, en l'Hôtel de Ville, le 27 janvier 2020

P/EXPEDITION CONFORME,

**Madame Elizabeth TOUTON**



bordeaux  
Euratlantique



GARES &  
CONNEXIONS 

**Convention de financement pour une étude  
préliminaire sur la faisabilité d'adaptation du PEM  
(Pôle d'échanges multimodal) de  
Bordeaux Saint-Jean**

Entre,

**La Région Nouvelle-Aquitaine**, dont le siège est situé 14, rue François de Sourdis à Bordeaux, représenté par son Président, Monsieur Alain ROUSSET, agissant aux présentes en vertu de la délibération n°..... du ..... 2017,

Désigné ci-après par la Région,

Et,

**L'établissement dénommé ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE BORDEAUX-EURATLANTIQUE**, établissement public à caractère industriel et commercial créé suivant décret n°2010-306 du 22 mars 2010 modifié par décret n°2015-977 du 31 juillet 2015, placé sous la tutelle du ministre chargé de l'urbanisme, dont le siège est à BORDEAUX (33000), 140 rue des Terres de Bordes, identifié au SIREN sous le numéro 521747444 et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de BORDEAUX, représenté par Monsieur Stéphan de FAÏ, agissant en sa qualité de Directeur Général, fonction à laquelle il a été nommé aux termes d'un arrêté du Ministre chargé du Logement, de l'Egalité des Territoires et de la Ruralité en date du 1er septembre 2014, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes en vertu des articles 2 et 8 du décret n°2010-306 du 22 mars 2010 modifié.

Ci-après désignée « L'EPA »,

Et,

**L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale Bordeaux Métropole**, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle, 33000 Bordeaux, représentée par son Président, Monsieur Patrick Bobet, agissant aux présentes en vertu de la délibération n°..... du .....,

Désignée ci-après par Bordeaux Métropole,

Et,

**La Ville de Bordeaux**, située Place Pey-Berland 33045 Bordeaux Cedex, représentée par M. Nicolas Florian, Maire, agissant aux présentes en vertu de la délibération n°..... du.....,

Désignée ci-après par la Ville,

Et,

**SNCF Mobilités (ex-SNCF)**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le n° B 552 049 447, dont le siège est situé au 9, rue Jean-Philippe Rameau à Saint-Denis, représentée par Monsieur Stéphane LAMBERT, Directeur de l'Agence Gares Nouvelle-Aquitaine - Pavillon Central Gare de Bordeaux Saint-Jean – Parvis Louis Armand – 33080 Bordeaux Cedex, dûment habilité à cet effet,

Désignée ci-après par Gares & Connexions,

Ci-après désignés ensemble par les Partenaires,

## Préambule

---

L'évolution des modes de transports en commun de la métropole Bordelaise et notamment la mise en service de la ligne C du tram ont conduit à la création d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Bordeaux Saint-Jean, inauguré par les partenaires (CUB, SNCF, Conseil Régional Aquitaine, Département de la Gironde, FEDER) le 30 septembre 2011. Il a consisté à :

- réaménager le parvis sud, créer une halte intermodale et un bâtiment de régulation sous MOA CUB (Maîtrise d'ouvrage Communauté urbaine de Bordeaux),
- créer une galerie longitudinale, une zone de circulations verticales, un espace intermodal et déployer de l'information intermodale sous MOA SNCF (Maîtrise d'ouvrage Société nationale des chemins de fer français).

Depuis, la gare s'est dotée, à l'occasion de la mise en service de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique en 2017, d'un nouveau bâtiment de l'autre côté du faisceau de voies. Le bâtiment, constitué du Hall 3 et d'un parking de 850 places, connecte la gare au quartier Belcier Euratlantique et constitue une première réponse à la hausse de fréquentation constatée.

Le pôle d'échanges multimodal de Bordeaux Saint-Jean doit désormais faire face à de nouveaux enjeux qui nécessitent de repenser son fonctionnement à moyen terme :

- une hausse continue de la fréquentation du pôle qui pose des difficultés en termes de capacité et de sécurité dans la gestion des flux et questionne sur les niveaux de service offerts aux usagers
- des perspectives nouvelles qui vont accentuer les dysfonctionnements, avec :
  - en matière ferroviaire, des manifestations d'intérêt pour des nouvelles dessertes avec notamment Thalys, Transmanche, Ouigo, mais aussi une possible refonte des dessertes TER (Transport express régional) autour de Bordeaux (démarche RER (Réseau express régional)) et potentiellement l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ;
  - des transports urbains et interurbains en fort développement (création et/ou renforcement des lignes de bus et de cars, BHNS (Bus à haut niveau de service), tramway...) et de la forte mutation de l'accessibilité à la gare (nouveaux modes voitures covoiturage, autopartage, stationnement, développement des mobilités actives, vélos, cars longue distance, motos ;
  - des projets urbains adjacents (coulée verte / Amédée St Germain, Méridien/rue Bordelaise mais aussi Pont de la Palombe) qui vont se connecter au pôle d'échanges, ainsi que le développement continu du projet Euratlantique (logements, bureaux et activités) ;
  - des exigences croissantes en termes de sûreté sur le périmètre complet du pôle d'échanges (fonctionnement et contrôle) ;

- des besoins nouveaux pour l'exploitation quotidienne du pôle d'échanges et son fonctionnement en matière de logistique (environnement, déchets et avitaillement) ;
- de l'évolution et des besoins nouveaux en termes de services à l'utilisateur (Espace Modalis, accueil TER/KUST, office de tourisme...) et en termes d'activités commerciales destinées aux voyageurs et aux riverains.

Compte tenu de ces évolutions certaines ou prévisibles de court et moyen terme, les partenaires conviennent de réaliser une étude de faisabilité pour l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean.

## Article 1. Objet

---

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacun des partenaires en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation de l'étude préalable à l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean.

Elle a pour objet :

- de préciser le périmètre ainsi que les objectifs attendus par l'ensemble des Partenaires ;
- de définir le déroulé des différentes phases de l'étude préalable ;
- d'organiser les modalités de pilotage et de suivi de projet ;
- de prévoir le calendrier et les rendus attendus lors des différentes phases d'étude ;
- d'énoncer les dispositions de financement de l'étude préalable par les Partenaires ;
- de définir un projet et un schéma directeur de PEM avec un phasage prévisionnel des phases d'évolution

## Article 2. Périmètre et objectifs

---

La présente convention a pour objet le financement d'une étude préliminaire relative au fonctionnement du pôle à l'horizon 2025-2030 visant à définir :

- un schéma d'aménagement cible du pôle d'échange de la gare de Bordeaux Saint-Jean à différents horizons constitué de plusieurs actions, permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service d'un pôle d'échanges majeur,
- la maîtrise d'ouvrage de chacune de ces actions,
- l'estimation des coûts pour chacune de ces actions,
- un phasage prévisionnel de réalisation du projet.

L'étude d'intermodalité s'articulera autour de deux périmètres distincts : le périmètre de réflexion portant sur l'ensemble du quartier (pour une vision territoriale stratégique plus large englobant l'environnement urbain du pôle) et le périmètre du pôle d'échange.



L'enjeu de l'étude relève bien de l'articulation entre ces différentes échelles : comprendre le fonctionnement du territoire urbain pour proposer un aménagement adapté à l'échelle des espaces publics du pôle. Les périmètres seront à adapter en fonction des besoins et des enjeux définis lors de la phase diagnostic partagé.

Le travail à mener doit prendre en considération toutes les opportunités et contraintes, les complexités et des projets qui se croisent. Transversalité des fonctions, des projets et pluralité des acteurs nécessitent de mener une démarche partenariale ouverte. Il s'agit par cette étude de faire le lien, de faire émerger une vision partagée, des objectifs communs ainsi qu'un vocabulaire qui répondent aux attentes de tous les acteurs du projet.

L'étude définira plusieurs échéances à prendre en compte dans l'adaptation du pôle d'échanges, au regard des calendriers des opérations et des livraisons des projets adjacents notamment.

Il s'agit donc de proposer un schéma cible, puis de le décliner par phases prévisionnelles d'opérations.

Il conviendra pour cela d'appréhender les flux tous modes, les transports et les circulations à différentes échelles et de mener une réflexion approfondie sur le dimensionnement des espaces et sous-espaces, la juste localisation des fonctions de mobilité afin d'organiser l'intermodalité entre transports collectifs et modes actifs. L'organisation du pôle d'échanges doit favoriser les déplacements doux, accroître l'accessibilité et la sécurité des déplacements, faciliter l'usage des transports en commun, améliorer le schéma des circulations, re-questionner et organiser la place de la voiture.

Le programme dimensionnera les besoins afin d'apporter des réponses sur-mesure à destination des multiples usagers : résident, travailleur, touriste, flâneur, sportif, artiste... Il tiendra compte de l'identité et de la spécificité des lieux, des équipements présents et à venir et des usages relevés et souhaités.



**Périmètre de projet de pôle – Espaces extérieurs**



- périmètre de réflexion
- périmètre de projet de pôle
- espaces extérieurs
- espaces intérieurs du BV accessibles aux voyageurs

**Périmètre opérationnel – Espaces extérieurs**



- périmètre de réflexion
- périmètre de projet de pôle
- espaces extérieurs
- espaces intérieurs du BV accessibles aux voyageurs

### Article 3. Consistance de l'étude

---

L'étude objet de la présente convention constitue le préalable à la réalisation des études de « conception » et des travaux pour l'adaptation du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords immédiats.

L'étude sera organisée en trois phases :

#### Phase 1 : Analyse du site et formalisation des enjeux

La première phase visera à établir une synthèse des enjeux de ce territoire sur la base des études déjà réalisées sur le secteur et des données d'entrée fournies par les Partenaires. Cette synthèse des attentes et des enjeux urbains et de déplacements, enrichie par une analyse fonctionnelle du site et par une étude de flux complète sera le support de la refonte de la programmation du site.

A la suite de la construction prospective des flux, un diagnostic capacitaire de la gare à l'horizon projeté sera réalisé. Il s'agira d'analyser le fonctionnement futur de la gare de Bordeaux Saint-Jean. L'objectif est d'anticiper les éventuels risques de saturation et d'identifier les réserves de capacité des différents espaces voyageurs et circulations piétons.

#### Phase 2 : Pré-programme

La seconde phase permettra de mettre en exergue un certain nombre d'enjeux et d'objectifs d'aménagement hiérarchisés et associés à des horizons temporels et à des périmètres précis. Elle visera à répondre aux besoins liés à la fois aux transports et aux fonctionnalités urbaines.

A partir du travail de diagnostic sera constitué un pré-programme pour l'évolution du pôle d'échanges de Bordeaux Saint-Jean. Ces besoins seront hiérarchisés en fonction des proximités spatiales souhaitables pour en développer leur attractivité. L'ensemble des besoins ayant trait à la logistique seront analysés parallèlement et demanderont notamment d'identifier des pistes d'orientation et d'optimisation pour un développement futur du pôle.

Seront également identifiés dans le pré-programme le développement de nouveaux usages. Le pré-programme ne s'arrêtera pas aux besoins chiffrés. Il apportera des données programmatiques répondant aux enjeux de l'espace public et du pôle en question, dans toutes leurs dimensions : commerciale, paysagère, ...

Le pré-programme sera conçu dans une démarche collaborative, via l'organisation de plusieurs ateliers thématiques, regroupant les partenaires et les parties prenantes identifiées par ces derniers.

#### Phase 3 : Elaboration des scénarios d'aménagement

Un scénario d'aménagement de référence sera formalisé, dans la perspective de faire émerger un projet partagé par les différents partenaires. Etudier des variantes permet d'analyser encore plus finement les impacts sur le fonctionnement global du pôle et de mettre en avant les grands invariants comme les possibilités d'optimisation.

A partir d'un scénario de référence, plusieurs variantes seront proposées (trois maximum).

#### Article 4. Modalités de pilotage et de suivi du projet

---

L'organisation de ce projet relève d'une démarche partenariale entre la Région, Bordeaux Euratlantique, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux et SNCF Gares & Connexions, mandaté pour représenter les autres entités du groupe SNCF (SNCF Réseau et SNCF Immo).

Le pilotage de l'étude est assuré par un Comité de Pilotage (COFIL) assisté d'un Comité Technique (COTECH) au sein desquels l'ensemble des Partenaires signataires de la présente convention sont représentés.

La maîtrise d'ouvrage de l'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords faisant l'objet de la présente convention est confiée par les Partenaires à SNCF Gares & Connexions.

Dans le cadre de ses missions, SNCF Gares & Connexions assurera le pilotage de l'étude.

##### Article 4.1. Comité Technique

Le Comité Technique, piloté et organisé par SNCF Gares & Connexions, est constitué de techniciens représentants chacun des Partenaires et désignés par les membres du Comité de Pilotage.

Il se réunit en tant que de besoin et préalablement à chaque Comité de Pilotage, pour mener un point d'avancement du projet et pour anticiper les éventuels problèmes de tout ordre (technique, juridique, financier, etc...).

Le Comité Technique assiste le Comité de Pilotage et à ce titre :

- assure le reporting et prépare les Comités de Pilotage ;
- propose les ordres du jour ;
- s'assure de la bonne coordination de l'étude ;
- suit l'état d'avancement global de l'étude.

Le Comité Technique peut également constituer un Comité de Coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage si nécessaire. Ce Comité de Coordination peut être élargi après concertation à des représentants de Partenaires non signataires de la présente convention, mais contribuant à l'amélioration du projet global.

Les documents objets du Comité technique sont transmis par SNCF Gares & Connexions au minimum 5 jours avant la réunion.

#### Article 4.2. Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé non limitativement :

- du Président du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine et /ou son représentant ;
- du Directeur Général de Bordeaux Euratlantique et/ou son représentant ;
- du Président de Bordeaux Métropole et/ou son représentant ;
- du Maire de Bordeaux et/ou son représentant ;
- du Directeur de l'Agence Nouvelle Aquitaine Gares & Connexions et/ou son représentant ;

Le Comité de Pilotage constitue l'instance de décision entre les différents Partenaires.

Il a pour mission de définir les grandes orientations permettant la bonne avancée de l'étude en coordination et en cohérence avec les autres projets des Partenaires entrant en interaction avec la restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords.

Il intervient notamment au stade de la validation des différentes phases successives de l'étude préalable, ainsi que pour le lancement des étapes suivantes de conception et de réalisation du projet.

Il se réunit tant que de besoin, à la demande des Partenaires ou à l'initiative du Comité Technique, au lancement de l'étude, à la fin de chaque phase de l'étude préalable et à son achèvement pour en valider les résultats.

Les documents objets du Comité de Pilotage sont transmis par Gares & Connexions au minimum 10 jours avant la réunion.

#### Article 5. Calendrier de réalisation et rendus de l'étude

---

##### Article 5.1. Calendrier

L'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords, objet de la convention, débute à la signature de la présente par tous les Partenaires et doit durer 12 mois, hors périodes de validation. L'objectif de rendu de l'étude est en juin 2020.

Phase 1 – Analyse du site et formalisation des enjeux	2 mois
Phase 2 – Préprogramme	5 mois
Phase 3 – Elaboration des scénarios d'aménagement	5 mois
<b>Total</b>	<b>12 mois</b>

## Article 5.2. Rendus

L'ensemble des documents écrits et graphiques produits au cours de l'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux et de ses abords sont remis aux Partenaires en format papier et numérique par SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage de la présente étude.

Ces documents sont transmis ou remis sur support informatique en format non modifiable (PDF, JPEG, etc...) et modifiable (Word, Excel, Power Point, AutoCad, etc...).

A l'occasion de chaque Comité de Pilotage, chaque Partenaire reçoit une version papier des rendus.

## Article 6. Dispositions financières

---

### Article 6.1. Coût prévisionnel

A titre indicatif, les différentes phases de conception et de pilotage de l'étude préalable sont estimées comme suit :

Phase 1 – Analyse du site et formalisation des enjeux	67 778 € HT
Phase 2 – Préprogramme	57 405 € HT
Phase 3 – Elaboration des scénarios d'aménagement	34 893 € HT
<b>Total</b>	<b>160 075 € HT</b>

### Article 6.2. Principes de financement

Les Partenaires s'engagent à financer les dépenses réelles de l'étude préalable de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean dans la limite du montant indiqué à l'article 6.1, selon la répartition indiquée à l'article 6.3 et suivant les modalités de versement indiquées à l'article 6.4 de la présente convention.

### Article 6.3. Répartition du financement

Le coût de l'étude préalable de PEM de Bordeaux Saint-Jean est financé à parts égales entre l'ensemble des Partenaires à la présente convention, soit :

Région Nouvelle Aquitaine	Bordeaux Euratlantique	Ville de Bordeaux	Bordeaux Métropole	SNCF Gares & Connexions	<b>Total</b>
20%	20%	20%	20%	20%	<b>100%</b>
32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	32 014 € HT	<b>160 075 € HT</b>

### Article 6.4. Modalités de versement

Sur validation du Comité de Pilotage et sur présentation d'une facture, les Partenaires règlent le montant des prestations suivant l'échéancier ci-après :

- 1<sup>er</sup> appel de fonds de 20% du montant global à la signature de la convention
- 2<sup>ème</sup> appel de fonds de 40% du montant global à la fin de la phase 2 ;
- 3<sup>ème</sup> appel de fonds de 40% pour le solde de l'étude après achèvement des prestations correspondantes et validation par le Comité de Pilotage.

Les sommes dues au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum d'un (1) mois à compter de la date de réception des appels de fonds adressés par courrier recommandé avec accusé de réception.

Chaque appel de fonds sera accompagné des justificatifs des dépenses correspondantes. Le solde sera accompagné du décompte général et définitif des dépenses réalisées.

### Article 6.5. Domiciliation de la facturation

Le règlement des factures liées à la réalisation des prestations de l'étude préalable de PEM de Bordeaux Saint-Jean est effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Agence	Code établissement	Code guichet	N° compte	Clé
SNCF Gares & Connexions	Agence centrale Banque de France Paris	30001	00064	00000062471	31

Les domiciliations des Partenaires pour la gestion des flux financiers sont :

Région	Hôtel de Région, 14, Rue François de Sourdis, 33077 Bordeaux Cedex
Bordeaux Euratlantique	A compléter
Ville de Bordeaux	A compléter
Bordeaux Métropole	A compléter

Les sommes versées au titre de la présente ne sont pas soumises à la TVA.

#### Article 6.6. Gestion des écarts

Les règles suivantes s'appliquent aux Partenaires.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 6.3, les cofinanceurs sont informés lors du comité technique ou de pilotage et seront saisis officiellement par courrier. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des cofinanceurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des cofinanceurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

Cette répartition ne préjuge pas des participations aux études et travaux ultérieurs, qui feront l'objet de nouvelles conventions de partenariat. Le maître d'ouvrage doit par ailleurs obtenir l'accord préalable des Partenaires pour toute modification de la consistance des études.

#### Article 7. Propriété et communication de l'étude

Les prestations réalisées dans le cadre de la présente convention sont la propriété de Gares & Connexions.



Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du Projet.

Toute autre communication devra faire l'objet de l'accord préalable de SNCF Gares & Connexions.

Les Partenaires s'engagent à faire mention de l'ensemble des Partenaires et de leurs logos dans toute publication ou communication faite sur le projet de restructuration du PEM de Bordeaux Saint-Jean et de ses abords.

#### Article 8. Modification et résiliation de la convention

---

Toute modification de la présente convention, en particulier, la modification du plan de financement résultant de l'intégration de nouveaux financeurs ou l'intégration de nouvelles phases d'étude, donne lieu à l'établissement d'un avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 6.5.

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de trois mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec 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 services requis est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les cofinanceurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des cofinanceurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

#### Article 9. Litiges

---

A défaut d'accord amiable, le Tribunal Administratif de Bordeaux est le seul compétent pour connaître de tout litige entre les Partenaires relatif à la conclusion, l'interprétation, l'exécution et/ou la résiliation de la présente convention.

#### Article 10. Durée de la convention

---

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

- soit à la plus tardive des dates correspondant au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente ;
- soit en cas de résiliation selon les termes de l'article 8 de la présente convention.

#### Article 11. Élection de domicile

---

Les frais de timbres et d'enregistrement sont à la charge de celui des Partenaires qui entendrait soumettre la présente à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les Partenaires font élection de domicile en leurs sièges respectifs.

La présente convention est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des Partenaires.

A Bordeaux, le

*(Date apposée par le dernier signataire)*

Pour la Région

Pour Bordeaux Euratlantique

Pour Bordeaux Métropole

Pour la Ville de Bordeaux

Pour SNCF Gares & Connexions