



Ce projet est cofinancé
par l'Union européenne.
L'Europe s'engage en Aquitaine
avec le Fonds européen de
développement régional (FEDER).



Communauté
d'AGGLOMÉRATION
PAYS BASQUE
EUSKAL
HIRIGUNE
Elkargoa

Bayonne
VISIT
BAIONA-PAYS BASQUE

**SYNDICAT
DES
MOBILITÉS**
PAYS BASQUE - ADOUR

Convention de financement des études projet et des travaux de réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Bayonne Pays Basque Volet Espaces d'intermodalité urbains

V4 4-10-2018



Entre

La Région Nouvelle-Aquitaine, dont le siège est situé à Bordeaux, représentée par son Président, Alain Rousset, en vertu de la délibération du Conseil régional n°..... du 8 octobre 2018 ;

Désignée ci-après par « la Région »,

Et

La Communauté d'agglomération Pays Basque, dont le siège est situé à Bayonne, représentée par son Président, Monsieur Etchegaray, en vertu de la délibération approbative du conseil communautaire n°..... du

Désignée ci-après par la « CAPB »,

Et

Le Syndicat des Mobilités Pays basque–Adour , dont le siège est situé à Bayonne, représentée par son Président, Monsieur Olive, en vertu de la délibération approbative du Syndicat n°..... du

Désignée ci-après par le « Syndicat des Mobilités »,

Et

La Ville de Bayonne, représentée par son Maire, Monsieur Etchegaray,

Désigné ci-après par la « Ville » ou « Bayonne », en vertu de la délibération approbative de la Ville n°..... du,

Et

SNCF Mobilités Gares & Connexions, 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, 93200 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.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - Objet et périmètre de la convention	p.6
ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties	p.7
ARTICLE 3 – Modalités d'exécution des études de réalisation et des travaux	p.8
ARTICLE 4 Modalités de suivi	p.8
ARTICLE 5 Modalités et dispositions financières	p.9
ARTICLE 6 – Information extérieure, propriété, consultation, communication des études	p.12
ARTICLE 7- Prise d'effet et durée de la convention	p.13
ARTICLE 8 Dispositions diverses	p.13
ARTICLE 9 Mesures d'ordre	p.14
ANNEXES	p.16

ANNEXES

Annexe1 : Programme d'aménagement et organisation des différentes fonctionnalités du PEM, validé à l'issue de l'AVP

Annexe 2 : Détail des coûts (par poste, frais MOE, études PRO, DCE,...)

Annexe 3 : Echancier des appels de fonds par financeur

Annexe 4 : Planning prévisionnel de l'opération et articulation avec les opérations connexes

Vu :

- Le Comité gare GPSO du 13 mai 2011, faisant de la gare actuelle de Bayonne, la gare d'accueil des services grande vitesse pour le Pays Basque de la future LGV Sud Europe Atlantique,
- La Décision ministérielle du 30 mars 2012, confirmant la capacité de la gare de Bayonne à supporter après aménagements les prévisions de trafics à long terme (GPSO),
- Le Contrat d'Agglomération 2007-2014 qui fixe par ailleurs, la création du pôle d'échanges multimodal de la gare de Bayonne comme prioritaire dans le programme des aménagements structurants et stratégiques pour le développement de l'Agglomération,
- Le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 et son volet mobilité multimodale prévoyant la restructuration de la gare de Bayonne et l'adaptation de son plateau ferroviaire,
- La loi du 11/02/2005 relative à l'égalité des droits et des chances pour tous impliquant l'établissement d'un schéma directeur d'accessibilité,

Vu les délibérations des collectivités :

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil régional d'Aquitaine du 6 juillet 2015 adoptant le Contrat de Plan Etat-Région Aquitaine 2015–2020,

Vu la convention du Contrat d'Agglomération 2009-2014 signée le 12 novembre 2009 entre les Présidents de la Région Aquitaine et de la Communauté d'Agglomération Côte Basque Adour,

Vu les délibérations des collectivités sur le financement des études préliminaires du PEM gare Grande Vitesse Bayonne Pays Basque 2017 notamment celle de la Communauté d'Agglomération Côte Basque Adour en date du 14 juin 2013,

Vu les délibérations des collectivités concernant le protocole relatif au partenariat sur les modalités du projet de PEM de la gare de Bayonne Pays Basque notamment celle du Syndicat des Mobilités en date du 12 avril 2017,

Vu les délibérations du Syndicat des Mobilités du 25 janvier 2018 et de la Région en date du 17 novembre 2017 concernant la convention de financement des études d'avant projet des aménagements urbains du PEM de la gare de Bayonne Pays basque ,

Préambule

Par décision du comité gare GPSO du 13 mai 2011, la gare actuelle de Bayonne constituera la gare d'accueil des services grande vitesse de la future LGV Sud Europe Atlantique. Dans sa décision ministérielle du 30 mars 2012 relative à l'approbation du tracé du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), l'Etat a confirmé le choix d'une desserte de Bayonne par sa gare existante, la considérant en capacité de supporter, après aménagements, les prévisions de trafics attendus à long terme (GPSO), dans des conditions satisfaisantes.

La mise en service de la ligne Tours Bordeaux (SEA) en juillet 2017 s'accompagne d'un renforcement de la fréquentation voyageurs. Les projets de services périurbains dédiés à l'échelle de l'Eurocité Basque (de Dax à Bayonne et San Sébastien) et d'adaptation/renforcement de services régionaux feront évoluer le développement du trafic voyageurs et des besoins associés, et permettront de diffuser l'effet TGV.

La mise en service d'un réseau bus structurant avec deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (tram-bus) à partir de 2019 en gare de Bayonne favorisera de nouvelles pratiques en faveur de l'intermodalité entre transports collectifs avec une reconfiguration des conditions d'accès à l'ensemble des modes depuis la gare.

La position centrale de la gare, à la convergence du réseau autoroutier structurant et d'une étoile ferroviaire à 4 branches, devrait favoriser l'effet de diffusion de la grande vitesse à l'échelle de l'Agglomération Pays Basque et de l'axe littoral de l'Eurocité.

La gare et son plateau ferroviaire restent l'héritage d'aménagements datant de la fin du XIX^{ème} siècle. Les quais nécessitent des travaux d'adaptation afin d'en améliorer les conditions d'accessibilité. La gare de Bayonne est ainsi inscrite au Schéma d'Accessibilité Programmée des transports ferroviaires nationaux (Sd'AP), et SNCF Réseau mène les études d'amélioration de l'accessibilité de son plateau ferroviaire.

La gare constitue par ailleurs, le point d'amorce et de reconquête du développement urbain en Rive Droite Adour, dont le périmètre d'une superficie potentielle de 18 ha a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2011, avec un processus de maîtrise foncière des emprises associé.

Dans ce contexte, l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Agglomération Pays Basque, le Syndicat des Mobilités Pays basque–Adour, la Ville de Bayonne, SNCF Réseau et SNCF Mobilités souhaitent faire de la gare de Bayonne une gare grande vitesse du XXI^{ème} siècle, porte d'entrée ferroviaire du Pays Basque.

Pour ce faire, ils se sont associés au sein d'un protocole relatif aux modalités de partenariat pour la réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal de la gare de Bayonne Pays Basque.

La présente convention porte sur le financement de la réalisation des aménagements urbains du PEM de la gare de Bayonne. Elle s'inscrit dans la cadre du CPER 2015-2020 portant sur le programme de rénovation et de modernisation du réseau ferroviaire (action 1.2.2.2)

Les études d'Avant-Projet (AVP) sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour ont été menées entre 2017 et le 1^{er} semestre 2018. Le résultat des études AVP a été présenté aux partenaires lors du comité de pilotage du 7 septembre 2018.

Dans un objectif de mise en service rapide du pôle d'échanges multimodal, une première phase d'aménagement concernant l'aménagement de la station tram bus a été réalisée dans le cadre des travaux du tram bus en 2018. Elle est partie constituante du projet du PEM. L'aménagement du parvis au droit du bâtiment voyageurs (station interurbaine, taxis, stationnement vélo et parvis piéton) va être engagée avec un démarrage des travaux à partir de octobre 2018. L'aménagement du plan incliné vers le souterrain ouest de la gare sera programmé en lien avec le calendrier de travaux de SNCF Réseau sur le réhaussement des quais de la gare.

Ceci étant exposé, il est convenu ci qui suit :

ARTICLE 1 - Objet et périmètre de la convention

1.1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études Projet et d'exécution (PRO, DCE) ;
- de définir les conditions et modalités de financement des travaux de réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Bayonne ;
- de définir les documents à remettre aux parties à la présente convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études et travaux.

1.2 Périmètre de la convention

La présente convention porte sur les aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour (spécifiés sur le plan joint en Annexe 1) faisant l'objet de subventions du FEDER et de la Région :

- la réalisation d'un mail piétons et des agréments nécessaires (équipements publics, arbres, éclairages, toilettes...),
- la création de stationnements vélos,
- la création d'une station cars interurbaine améliorant la dépose-reprise des voyageurs et les emprises nécessaires à la SNCF pour ses besoins d'entretien ,
- la réalisation d'une station taxis,
- la prise en compte de la signalétique, du jalonnement et de l'information dynamique nécessaire pour l'utilisation des transports publics,
- l'accessibilité PMR pour les cheminements modes actifs,
- la prise en compte de stationnements livraisons,
- la création d'une station tram bus avec la voirie associée.

ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties

2.1 Maîtrise d'ouvrage de l'opération

Le Syndicat des Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des opérations objet de la présente convention, tel que défini à l'article 1.2.

2.2 Opérations connexes

Le parking de la gare fait partie des fonctionnalités du PEM.

Il est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Bayonne.

La consistance de l'opération ainsi que les montants d'investissements sont donnés à titre indicatif même s'ils n'ouvrent pas droit à subventions.

Le Syndicat des Mobilités veillera à l'articulation avec les travaux du PEM.

SNCF Réseau conservera une mission de contrôle pour les opérations impactant le réseau ferré national (sécurité, déviation de réseaux, impact éventuel sur ouvrage ferroviaire,...). Une convention spécifique entre le Syndicat et SNCF Réseau définira les modalités de réalisation des études et des interfaces à traiter sous contrôle de SNCF Réseau dans le cadre du plan incliné.

Une convention spécifique d'exploitation du PEM est à définir entre partenaires pour définir le rôle et les actions de chacun pour le fonctionnement du futur pôle d'échanges.

Une convention relative au découpage foncier du parvis relevant de la propriété de SNCF est à conclure avec le SMPB-A et la Ville de Bayonne.

SNCF Gares & Connexions assurera pour sa part un plan d'investissement sur le bâtiment voyageurs qui relève de financements spécifiques.

SNCF Réseau réalise dans le cadre du protocole de partenariat une amélioration de la mise en accessibilité des quais objet d'une convention spécifique entre la Région et l'Etat.

2.3 Coordination avec les autres maîtres d'ouvrage

Le Syndicat des Mobilités assure également une mission de coordination entre les maîtrises d'ouvrage intervenant aux abords du PEM : articulation des calendriers projets et des plannings de travaux transmis par les maîtres d'ouvrages, récolement des plans pour une vision globale d'aménagement, information et actions de concertation...

Il s'agira de formaliser un projet global intermodal et cohérent.

Le Syndicat aura également en charge la mise en œuvre des procédures d'information et de concertation qui seront menées dans le cadre du projet de pôles d'échanges en étroite collaboration avec les cofinanceurs et partenaires de l'opération.

2.4 Les financeurs

Cette convention formalise les engagements réciproques des parties pour le financement de la réalisation des études et travaux objet de la présente convention.

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'opération, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.2 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel visé à l'Annexe 4 .

ARTICLE 3 – Modalités d'exécution des études de réalisation et des travaux

3.1 clause d'insertion

Comme le permet l'article 14 du code du marché public, les documents contractuels constitutifs des marchés du Syndicat des Mobilités liés à la présente convention comprendront un engagement de l'entreprise à réserver 5% du volume horaire de travail nécessaire à l'exécution des travaux dans le cadre d'une clause d'insertion par l'emploi.

3.2 Calendrier

Ces travaux dont le calendrier est précisé en annexe 4 sont engagés sur la période entre octobre 2018 jusqu'au 1^{er} semestre 2020.

Commencement d'exécution (études REA puis travaux) : prévus en septembre 2018

Fin d'exécution : 1^{er} juin 2019 pour le parvis (bâtiment voyageur)

Les travaux de la station tram bus ont été engagés en 2018 dans le cadre du projet *tram bus* mené sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Mobilités PB-A.

L'aménagement d'un plan incliné pourra être réalisé selon le calendrier arrêté par SNCF Réseau pour le rehaussement des quais à l'horizon 2021. Il fera l'objet d'un avenant spécifique à la présente une fois le calendrier des études PRO-REA validé par SNCF Réseau et les études d'Avant projet achevées par le SMPB-A (cf convention études AVP urbain PEM Bayonne).

ARTICLE 4 Modalités de suivi

Le suivi de la réalisation des opérations objet de la présente convention est assuré par un comité de pilotage dans le cadre du programme global du PEM, associant l'Etat, la Région, la Ville et le Syndicat des Mobilités PB-A, la SNCF (Réseau et Gares & Connexions) assisté d'un comité technique.

4.1 Le Comité de suivi technique et de coordination

Le Comité technique est constitué de techniciens représentants des instances signataires de la présente convention et désignés par les membres du Comité de pilotage. Il se réunit en tant que de besoin 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 et rédige les comptes-rendus des réunions,
- s'assure de la bonne coordination de l'étude,
- suit l'avancement de l'opération.

Le Comité technique constitue également un comité de coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage concernées. Il pourra être élargi, avec l'accord des partenaires, à des représentants de partenaires non signataires de cette convention, mais contribuant au projet global. Le Syndicat prend l'initiative d'organisation du comité en lien avec les partenaires en assurant le secrétariat, l'animation et le pilotage de cette instance.

Les documents objets du Comité technique seront transmis aux partenaires au minimum 15 jours avant la réunion.

4.2 Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé :

- du Préfet de Région ou son représentant,
- du Président de la Région Nouvelle Aquitaine ou son représentant,
- du Président de l'Agglomération ou son représentant,
- du Président du Syndicat des Mobilités ou son représentant,
- du Maire de Bayonne ou son représentant,
- du Directeur Régional de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ou leur représentant.

Le Comité de pilotage constitue l'instance de décision de l'opération.

Il est présidé par le Président du Syndicat des Mobilités Pays basque Adour et le Maire de Bayonne.

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 et s'assure du respect du programme de l'opération.

Il se réunira en tant que de besoin, à la demande des partenaires ou à l'initiative du Comité technique, et au minimum à la fin de chaque phase de l'étude et à son achèvement, pour en valider les résultats et suivre la réalisation des travaux.

Le Syndicat prend l'initiative d'organisation du comité en lien avec les partenaires en assurant le secrétariat, l'animation et le pilotage de cette instance.

Les documents objets du Comité de pilotage seront transmis aux partenaires au minimum 10 jours avant la réunion.

ARTICLE 5 Modalités et dispositions financières

5.1. Montant des opérations

Le coût prévisionnel des études de réalisations et travaux subventionnables sous maîtrise d'ouvrage du SMPBA s'élève à **4 100 000 HT (hors plan incliné)**, à l'issue des études AVP.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires au contrôle de ces dépenses.

Dépenses estimées à l'issue des études AVP :

L'estimation du coût des différents postes de l'opération et des phases d'études figure ci-dessous :

Espaces intermodalités urbains PEM Bayonne CE 2018	Montant HT€ dont MOE
PEM aménagements urbains *(SMPB-A)	4 050 000
Coordination (SMPB-A)	30 000
Communication	20 000
Total général €HT	4 100 000

**station tram bus, station interurbaine et taxis, parvis piétons*

Ce coût n'intègre pas l'opération de plan incliné (estimé au stade faisabilité à 0,7M€HT) dont le financement sera examiné à l'issue des études de conception.

Le détail des coûts des aménagements urbains est indiqué en annexe 2.

5.2 Répartitions financières

Les cofinanceurs s'engagent à participer au financement de la réalisation des opérations objet de la présente convention, suivant les modalités décrites dans les articles 2 et 5.4 et selon la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-dessous.

Espaces intermodalités urbains PEM Bayonne CE 2018	Montant HT€	FEDER	Région	Syndicat Mobilité PBA/CAPB/Ville
version 26-9-2018	dont MOE			
PEM aménagements urbains *(SMPB-A)	4 050 000	1 417 500	810 000	1 822 500
%	100	35	20	45
Parking (Ville)	2 450 000	0	0	2 450 000
%	100			100
coordination, communication (Syndicat)	50 000	17 500	10 000	22 500
%	100	35	20	45
TOTAL aménagements subventionnables	4 100 000	1 435 000	820 000	4 295 000
% sur dépenses subventionnables	100%	35	20	105
Total général €HT	6 550 000	1 435 000	820 000	4 295 000
sur total général %	100	22	13	65

* station interurbaine, station tram bus, parvis
Hors plan incliné estimé à 0,7M€ HT (stade faisabilité)

Les participations de la Région sont inscrites au titre du CPER 2015-2020, orienté en priorité sur le plateau ferroviaire.

Seuls les investissements sous maîtrise d'ouvrage du SMPB-A font l'objet de dépenses subventionnables décrites ci-dessus. Le parking ne fait pas l'objet de concours financier de la Région et de l'Europe.

5.3 Constitution du dossier de demande du fonds européen FEDER

L'aide du FEDER sera sollicitée pour les études et travaux, sur la base des seules dépenses éligibles. La constitution des dossiers de demande de subventions des fonds européens est à la charge du maître d'ouvrage. L'instruction du dossier FEDER et les paiements imposent une communication de toutes les pièces du dossier, en particulier celles afférentes à la commande publique, sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Le SMPB-A maître d'ouvrage, apportera les garanties de faisabilité de l'opération lors du dépôt du dossier de demande de subvention et rempliront les éco-conditions respectant ainsi les exigences du FEDER.

Les signataires de la présente convention s'engagent à fournir les pièces nécessaires au maître d'ouvrage pour la constitution du dossier FEDER.

5.4 Modalités de versement des participations

Le maître d'ouvrage procèdera auprès de chaque financeur aux appels de fonds selon la clé de répartition figurant au plan de financement (article 5.2) et selon les modalités suivantes :

5.4.1 Appels de fonds

A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20% de la participation respective de chaque financeur peut être émis par le SMPB-A sur justification de l'engagement effectif de l'opération : courrier du SMPB-A certifiant l'engagement de la phase.

Après le démarrage des études et travaux objets de la présente convention et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes peuvent être effectués. Ces acomptes sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et travaux, visé par le directeur d'opération. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation définie au plan de financement.

Les demandes de versement d'acomptes sont accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées, visé par le directeur d'opération et le comptable public.

5.4.2 Versement du solde

Au-delà d'un montant cumulé d'appels de fonds de 80%, le versement du solde de 20% sera conditionné à l'achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) et travaux (une fois la mise en service réalisée).

Le maître d'ouvrage fournira un décompte général et définitif des dépenses (DGD) faisant apparaître, en les différenciant par postes, l'ensemble des dépenses réalisées ; ainsi que les factures justificatives.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3. à la présente convention. Il peut faire l'objet d'actualisations, en concertation avec les financeurs, lors des comités techniques de suivi de l'opération.

5.4.3 Délai de paiement

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

5.4.4 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement bancaire au SMBP-A sur le compte bancaire dont les références sont jointes ci-dessous (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement)

5.5 Domiciliation de facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers :

SYNDICAT DES MOBILITES PAYS BASQUE-ADOUR

Adresse du siège :
15, Avenue Foch
CS88507
64115 BAYONNE CEDEX
Tel : 05.59.44.74.88.

N° SIREN 256 401 605
N° SIRET 256 401 605 000 17

Catégorie juridique : 7354 Syndicat mixte fermé
Activité Principale Exercée Code APE : 4931Z – Transports urbains et suburbains de voyageurs

RIB Trésorerie municipale de Bayonne

Code Banque	Code Guichet	N° compte clé
30001	00178	C6430000000 83

N° TVA INTRACOMMUNAUTAIRE
FR 65 256 401 605 000 17

Région Hotel de Région 14 r François de Sourdis 33077 BORDEAUX CEDEX	Direction des Transports 0557578021
Identification n° SIRET	200 053 759 00 11
N° TVA intracommunautaire	FR 76 200 053 759

5.5 Gestion des écarts

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 5.2, les co-financeurs sont informés lors du comité technique ou de pilotage et seront saisis officiellement par courrier, dès constat du dépassement. 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 de sa compétence.

Dans le cas où le financement FEDER serait inférieur au montant conventionné pour une raison autre que la sous réalisation de l'opération, le maître d'ouvrage qui s'est engagé sur la convention FEDER prendra à sa charge les écarts de financements constatés.

ARTICLE 6 – Information extérieure, propriété, consultation, communication des études

Le maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et aux partenaires concernés les résultats d'études, après validation du Comité de pilotage. Les financeurs disposent d'un droit d'usage des données en faisant systématiquement référence aux partenaires cofinanceurs et à l'aide financière au titre du projet de PEM de la gare de Bayonne Pays Basque.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter les modalités de publicité et d'information décrites dans le règlement du CPER 2015-2020, en particulier un bandeau ou registre supérieur sera placé sur les panneaux d'information de chantier avec la mention « Contrat de Projet Etat-Région Nouvelle Aquitaine » ainsi que les logotypes du FEDER, du Conseil Régional, du syndicat des mobilités et de la Ville conformément à leur charte graphique. Le panneau explicitera le montant global de l'opération, ainsi que les participations en montants et pourcentage de chacun des partenaires cofinanceurs.

Le Syndicat des Mobilités s'engage à faire mention des cofinanceurs et de leur logo dans toute publication ou communication faite sur l'opération.

Le Syndicat des Mobilités s'engage à informer et associer les cofinanceurs à toutes les actions d'information ou de concertation, qui seront menées dans le cadre des travaux des aménagements d'intermodalités urbains du pôle d'échanges multimodal.

ARTICLE 7- Prise d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le Syndicat des Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception .

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 4 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.3.

ARTICLE 8 Dispositions diverses

8.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties signataires de la présente convention.

8.2 Résiliation de la convention

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 demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des 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 co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

8.3 Litige

Les parties s'efforceront de régler à l'amiable les éventuels différends auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention. A défaut de conciliation, les litiges seront soumis au Tribunal Administratif compétent.

ARTICLE 9 Mesures d'ordre

Pour l'exécution de la convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La convention est établie en 5 exemplaires :

Le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine,
Monsieur Alain ROUSSET

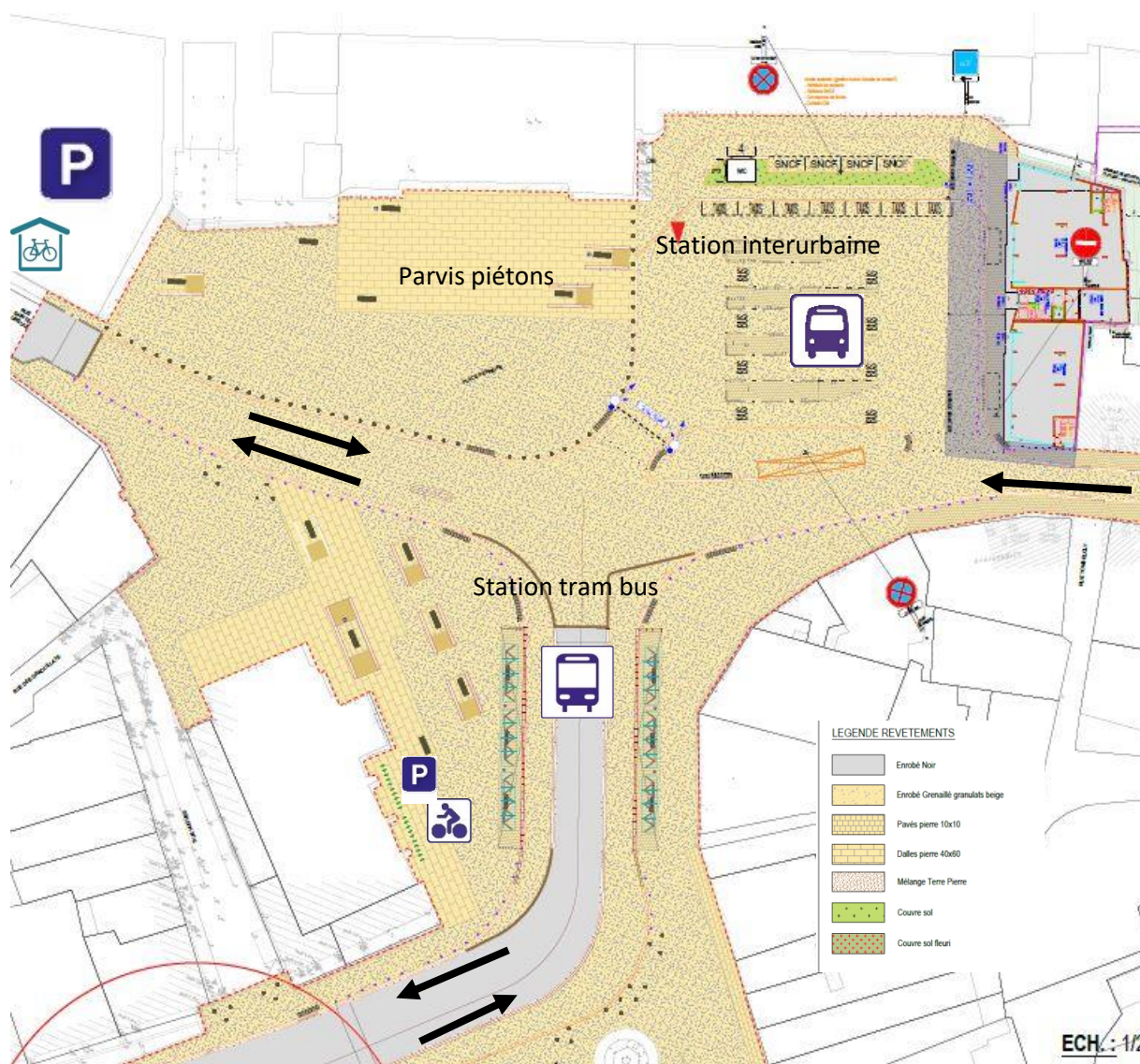
Le Président de la Communauté d'Agglomération Pays Basque,
Monsieur Jean René ETCHEGARAY

Le Président du Syndicat des Mobilités Pays basque-Adour,
Monsieur Claude OLIVE

Le Maire de la Ville de Bayonne
Monsieur Jean René ETCHEGARAY

Le Directeur de l'Agence Gares Nouvelle-Aquitaine de SNCF Gares & Connexions
Monsieur Stéphane LAMBERT

Annexe1 : Programme d'aménagement et organisation des différentes fonctionnalités du PEM, validé à l'issue de l'AVP



Annexe1 : Programme d'aménagement et organisation des différentes fonctionnalités du PEM, validé à l'issue de l'AVP

Parvis de la gare :

- Requalification d'un espace d'environ 5200 m² destinés d'une part à promouvoir les fonctionnalités piétonnes et cyclables et d'autre part, à assurer les accès taxis et cars interurbains au droit du bâtiment voyageurs :
- Réalisation d'un mail piétons avec arbres, bancs, éclairages, toilettes
- Création d'une maison des mobilités (dans le bâtiment voyageurs),
- Création d'une station cars interurbains (4 quais) pour la dépose reprise voyageurs sans régulation avec marquise et informations voyageurs ,
- Création des emprises nécessaires à la SNCF pour ses besoins d'entretien au droit du BV,
- Création d'une station taxis pour 7 emplacements,
- ,
- Intégration de la signalétique, du jalonnement et de l'information dynamique multimodale,
- Réalisation de l'accessibilité PMR et des cheminements modes actifs (intégrés dans le mail piéton),
- Création d'un stationnement livraison et de 2 places dépose minute PMR ,

Station tram bus :

- Création d'une station tram bus 2 quais (18 m) avec voirie dont site propre bus,
- Equipement de la station (abri Foster, information dynamique voyageurs, distributeurs de titre de transports , éclairage public,
- Aménagement et revêtements urbains des abords (mobilier urbain, arbres) avec espace de stationnement vélos (40 pl),

Parking de la gare (hors financements pour info) :

- -Capacité de 422 places voitures- 12 places PMR – 43 places motos-70 places vélos,
- -Programme d'amélioration des fonctionnalités générales (accessibilité, circulation interne, ...),
- -Mise en conformité selon réglementation en vigueur (accessibilité PMR, sécurité incendie, code du travail...),
- -Mise en valeur du bâtiment et de façade,
- -Renforcement de sa lisibilité urbaine et renforcement de son attractivité (éclairage, jalonnement, sécurisation...).

**Annexe 2 : Détail des coûts des aménagements sous maîtrise d'ouvrage SMPB-A
(stade AVP 2018)**

Egis - Estimation AVP 2eme trim 18			
Decomposition des opérations	Etude Moe		Cout des travaux
	PRO	DET	€ courants HT
1) Parvis (5180m2)	46000	86000	2 350 000,00
<i>Parvis</i>			700 000,00
<i>Travaux preparatoires et installation de chantier</i>			100 000,00
<i>Terrassement - voirie</i>			420 000,00
<i>Réseaux secs et humides</i>			90 000,00
<i>Mobilier urbain eclaireage</i>			90 000,00
<i>station interurbaine</i>			900 000,00
<i>Travaux preparatoires et installation de chantier</i>			150 000,00
<i>Terrassement - voirie</i>			570 000,00
<i>Réseaux secs et humides</i>			90 000,00
<i>Mobilier urbain eclaireage</i>			90 000,00
<i>Protection du parvis voitures beliers</i>			350 000,00
<i>couverture station interurbaine</i>			400 000,00
2) Station tram'Bus (3500m2)	30000	60000	1 700 000,00
<i>Travaux preparatoires et installation de chantier</i>			283 333,33
<i>Terrassement - voirie</i>			1 076 666,67
<i>Réseaux secs et humides</i>			170 000,00
<i>Mobilier urbain eclaireage</i>			170 000,00
3) coordination			30 000,00
4) communication			20 000,00
TOTAL 1+2+3+4			4 100 000,00
<i>pour mémoire coût du plan incliné hors convention (faisabilité 2018) : 700 000€ HT</i>			

Annexe 3 : Echancier des appels de fonds Région Nouvelle Aquitaine-FEDER

	total	Participations		2018		2 019		2020		2021	
		RNA	FEDER	RNA	FEDER	RNA	FEDER	RNA	FEDER	RNA	FEDER
<i>appels de fond</i>											
<i>aménagement urbains (stations-parvis)</i>	4 050 000	810 000	1 417 500	40%	40%	40%	40%	20%	20%		
<i>coordination</i>	30 000	6 000	10 500	20%	20%	40%	20%	20%	20%	20%	40%
<i>communication</i>	20 000	4 000	7 000	20%	20%	40%	20%	20%	20%	20%	40%
total	4 100 000	820 000	1 435 000	326000	570500	328000	570500	164000	287000	2000	5600

Annexe 4 : Planning prévisionnel de l'opération et articulation avec les opérations connexes

opérations	échéance démarrage travaux	Fin des travaux
Station tram bus	En cours	4eme trim 2018
Parvis gare	4eme trim 2018	2eme trim 2019
Station interurbaine	4eme trim 2018	1 ^{er} semestre 2020
Parking gare	1 ^{er} trim 2019	1 ^{er} trim 2020
Plan incliné	Selon calendrier SNCF Réseau « accessibilité quais » et éventuel avenant à la convention	

Opération connexe : Pôle santé (hors convention)	1 ^{er} trim 2019	1 ^{er} trim 2020
---	---------------------------	---------------------------