



## **Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Hendaye**

### **Convention relative au financement des études d'avant-projet des espaces d'intermodalité urbains**

**version 14-6-2018**

Entre

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 »,

Et

Le Département des Pyrénées Atlantiques représenté par son Président, Monsieur Jean-Jacques Lasserre, en vertu de la délibération approbative du,

Désigné ci-après par le « Département» ,

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

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

La Ville d'Hendaye, représentée par son Maire, Monsieur Kotte Ecenarro,

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

Et la société ETS, Euskal Trenbide Sarea représentée par Imanol Leza, Directeur Général,

Désigné ci –après par « ETS »

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, 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

Désignée ci-après « SNCF Gares et Connexions »

Ci-après désignés ensemble par les « Parties » ou les « Partenaires »,

## **Sommaire**

Préambule .....	5
1.... Objet de la convention d'études .....	7
2.... Définition des missions d'études .....	7
3.... Rôle et engagement des parties.....	8
4.... Calendrier et contenu des études.....	11
5.... Modalités et dispositions financières .....	12
6.... Dispositions diverses.....	13
7.... Mesures d'ordres .....	14
Annexe1 : Programme d'aménagement validé à l'issue de l'étude opérationnelle	
Annexe 2 : Consistance du programme d'études et détail des coûts	
Annexe 3 : Estimation globale de l'opération MOA – financeurs	
Annexe 4 : Consistance assistance à maîtrise d'ouvrage G&C	
Annexe 5 : Calendrier prévisionnel	

**Vu :**

- Le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 et son volet mobilité multimodal sur la modernisation du réseau existant avec « aménagement capacitaire Bordeaux-Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque- Aménagements Hendaye frontière » et « l'accessibilité PMR des gares nationales et régionales »,
- Le Contrat territorial Pays basque 2015-2020 avec son volet mobilité « pour réaliser l'aménagement capacitaire de la gare d'Hendaye et « améliorer l'accessibilité des PMR en gare »,
- 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 le Schéma Directeur d'Accessibilité des Services Ferroviaires Nationaux de juin 2016 et de la gare d'Hendaye inscrite sur la liste des gares nationales complémentaires,

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 délibération de l'Agglomération Sud Pays basque du 2 septembre 2016 sur la convention de financement de l'étude opérationnelle « Pôle gare multimodal d'Hendaye »*

*Vu la délibération du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte basque Adour du 23 juin 2017 portant modification de ses statuts en Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour exerçant ses compétences notamment sur les pôles d'échanges multimodaux,*

Vu les études menées :

Vu l'étude de faisabilité PEM 2013,

Vu l'étude opérationnelle partenariale PGM 2016 (G&C),

Vu l'étude préliminaire mise en accessibilité (SNCF Réseau),

Vu les études d'aménagements de la gare Euskotren 2017 (ETS),

Vu la validation par les partenaires de l'étude opérationnelle Pôle Gare Multimodal /PGM (niveau définition) lors du COPIL du 3 octobre 2017,

## **Préambule**

La gare d'Hendaye située à quelques mètres de la frontière espagnole et du centre-ville d'Hendaye constitue une des portes d'entrée principale de l'agglomération littorale transfrontalière de l'Eurocité Basque.

Située sur l'axe ferroviaire littoral atlantique reliant Paris à Madrid, la gare d'Hendaye est positionnée au sein de l'un des 9 corridors centraux majeurs du réseau de transport trans européen (RTET).

La suppression de la rupture de charge entre le réseau ibérique et le réseau ferré national à partir de 2020 (mise aux normes UIC de la section courante entre Hendaye-Irun-San Sebastian), la mise en service du Y Basque (2023-2024) favoriseront le développement de services ferrés internationaux, mais également de dessertes ferrées du quotidien transfrontalières (ex : RER Eurocité Basque).

La montée en charge des dessertes nationales grande vitesse (ligne SEA), des TER, des services de mobilité urbains et interurbains du Syndicat des Mobilités Pays basque Adour et du développement de la ligne du TOPO (Euskotren), véritable tram-train desservant l'Agglomération basque espagnole depuis Hendaye, accompagneront le développement de la fréquentation de la gare et des besoins d'intermodalité renforcés.

Le pôle gare va donc connaître dans les cinq à dix prochaines années de nombreuses évolutions tant au plan ferroviaire qu'en matière de mutation urbaines et des mobilités du quotidien à l'échelle locale, transfrontalière et nationale.

Les dysfonctionnements actuels au sein de la gare comme pour ses abords nécessitent l'émergence et la formalisation d'un projet global intermodal et cohérent dans ses différentes dimensions (temporelles, fonctionnelles, spatiales...).

Les partenaires souhaitent faire de la gare d'Hendaye un véritable pôle d'échanges multimodal.

### **Pour une gare véritable pôle d'échange multimodal transfrontalier de toutes les mobilités**

Afin de définir les modalités de réalisation de la dimension urbaine du pôle d'échanges différentes réflexions ont été menées entre 2010 et 2015 : une étude de faisabilité menée entre 2010 et 2013 puis un volet études opérationnelle réalisé entre 2016 et 2017.

Cette « étude opérationnelle » du pôle gare multimodal d'Hendaye menée en 2016 et 2017 pilotée par SNCF Gares & Connexions et accompagnée des services de l'Eurorégion a permis de s'accorder sur un programme d'aménagement, un chiffrage prévisionnel, une répartition des maîtrises d'ouvrage validé par les partenaires de l'étude en COPIL du 3 octobre 2017. Le périmètre couvre les aménagements d'intermodalités, les interfaces avec le quartier et le site gare ainsi que les interventions sur les bâtiments d'accueils des voyageurs.

Le scénario d'aménagement validé à l'issue de cette étude programmatique préconise une pacification du parvis des deux gares (TOPO et SNCF), une reconfiguration des aménagements de voiries (Bd Gal de Gaulle) pour apaiser les vitesses au profit des piétons, des cyclistes (projet Ederbidea...) et des utilisateurs des transports publics.

Les solutions d'accroche à la gare en matière de repositionnement du stationnement courte durée (taxis, dépose minute, courte durée) sont conditionnés par la démolition préalable d'un bâtiment SNCF situé au nord du parvis et abritant le cabinet médical SNCF (bâtiment B21). Dans ce contexte, les partenaires de la présente convention se proposent d'engager les études d'avant-projet sous pilotage du syndicat des mobilités.

Le Syndicat des Mobilités réalisera une mise à jour des études (niveau préliminaire) dans le cadre de ses nouvelles compétences intervenues en 2018 dans l'organisation des services de mobilités interurbains et scolaires qui sont concernés par l'organisation du projet de PEM.

L'accessibilité aux transports collectifs routiers sera ainsi réexaminée dans l'organisation des espaces projetés (positionnement de la station) ainsi qu'en matière d'optimisation du stationnement.

Le Syndicat engagera les études de niveau avant-projet à la suite de cette étape préliminaire.

## **1/ Objet de la convention**

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études préliminaires et d'Avant-Projet (AVP);
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'Avant-Projet;
- de définir les documents à remettre aux parties à la présente convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études.

## **2/ Définition des missions d'études objet de la présente convention**

Les études objet de la convention ont pour objectifs :

- La production d'une phase d'étude préliminaire actualisant le parti pris d'aménagement
- La production des études de niveau avant-projet.

Ces étapes préalables au lancement de la suite des études PEM (PRO-DCE) intégreront également les interfaces avec les études en cours des opérations connexes (gare du Topo, plateau ferroviaire-accessibilité,etc) et les études de la Ville de Hendaye sur le quartier gare/centre-ville.

### **2.1 Etudes SNCF Gares & Connexions**

Les études et travaux menées par SNCF G&C sur la modernisation du bâtiment voyageurs ne sont pas concernées par la présente.

Seules les études d'interfaces entre le bâtiment voyageurs SNCF et le projet de nouvelle gare du TOPO sont visées par la présente. SNCF G&C pilotera les études liées à l'amélioration de la co-visibilité entre la gare SNCF et la station TOPO (ouverture BV vers TOPO).

Il s'agira :

- d'améliorer les conditions d'échanges entre les 2 gares,
- de prendre en compte les nouveaux aménagements de la gare TOPO au plan des fonctionnalités voyageurs et des besoins de jalonnement entre les deux bâtiments voyageurs.

SNCF G&C assure également une mission d'assistance et d'accompagnement auprès du Syndicat des Mobilités en apportant son expertise sur le fonctionnement et l'exploitation du site (cf annexe 4). Elle mettra à disposition du Syndicat les intervenants nécessaires aux différents stades et besoins du processus d'études et des enjeux d'interfaces associés. Elle assurera une interface avec les dossiers d'infrastructures traités par SNCF Réseau.

Une réflexion sur une éventuelle mutation des emprises pour l'arrivée de nouveaux services en gare (locations voitures, vélos, informations, etc.) sera engagé en parallèle entre les partenaires et G&C.

## **2.2 Etudes gare Euskotren**

Les études et travaux d'élargissement de la plateforme et d'agrandissement de la station du TOPO sont menés par Euskotren (ETS) avec le Gouvernement Basque.

Les interfaces liées aux nouveaux aménagements Euskotren seront intégrées dans les études urbaines (Syndicat des Mobilités) et G&C pour le bâtiment voyageurs SNCF.

## **2.3 Etudes Syndicat des Mobilités**

Les éléments de programme des études du Syndicat des Mobilités porteront sur :

- la réalisation d'un parvis piétons –cyclistes et d'une dépose minute taxi
- la réalisation d'une station de transport urbain et interurbain
- un dispositif de stationnement sécurisé vélo
- une mise en valeur architecturale des fonctionnalités urbaines du lieu
- une requalification du Bd du Général de Gaulle au profit des modes doux,
- la requalification de la partie sud de l'actuel parc de stationnement
- une reconfiguration du parking longue durée avec la prise en compte de la courte durée/dépose minute (opérateur Effia)
- la démolition du bâtiment B 21. : relogement du cabinet médical, démolition et foncier.

L'étude du parking pourra intégrer une variante en optimisant le dimensionnement du parking actuel (gestionnaire EFFIA) par l'acquisition éventuelle de foncier (voie 7) pour insérer des places de stationnements actuellement situées devant la gare. Cette solution nécessitera de définir les modalités d'intervention avec SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure.

Ces études intègrent également la recherche de solutions d'amélioration des relations urbains entre la gare du TOPO et la gare SNCF.

Il s'agira :

- d'améliorer les conditions d'échanges entre les deux gares
- de prendre en compte les nouveaux aménagements de la gare TOPO au plan des fonctionnalités et des besoins de jalonnement et d'informations multimodales voyageurs.

## **3 Rôle et engagement des parties**

### **3.1 Maîtrise d'ouvrage de l'opération**

Le Syndicat des Mobilités assurera la maîtrise d'ouvrage du programme des études préliminaires et d'avant-projet décrit à l'article 2.3 de la présente convention.

Le Syndicat des Mobilités est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention pour ses champs d'interventions.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Il bénéficiera d'une assistance à maîtrise d'ouvrage de SNCF G&C tout au long des études décrite à l'annexe 4.



### **3.2 Maîtrise d'ouvrage de la co-visibilité bâtiment voyageurs-aménagements urbains**

SNCF G&C assurera la maîtrise d'ouvrage du programme des études d'avant-projet décrit à l'article 2.1 de la présente convention.

Ces études visent à définir des solutions d'amélioration de la co-visibilité entre la station du Topo et la gare SNCF.

### **3.3 Coordination avec les autres maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage devront réaliser ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au PEM.

Le syndicat assurera une mission de coordination entre les maîtrises d'ouvrage: 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 la charge de faire réaliser les diagnostics (sondages, relevés géomètres) préalables nécessaires pour le projet.

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.

Les aménagements proposés seront menés en lien avec la Ville d'Hendaye dans le cadre de ses réflexions et projets menés en matière d'urbanisme sur le front bâti Nord et son PLU.

Le Département est également associé en tant que gestionnaire de la voirie au droit de la gare (RD 912) concernant les fonctionnalités d'aménagement de l'axe, en lien avec le réseau de transports structurant et l'organisation circulatorie routier dans le quartier gare et plus globalement sur le secteur transfrontalier (pont st Jacques, pont de Béhobie).

La société ETS est associée en tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires du TOPO et de sa gare pour le gouvernement Basque.

La SNCF autorise le Syndicat des Mobilités à mener les études sur les emprises ferroviaires. Les études spécifiques (sondages...) sur domanialités SNCF feront l'objet d'autorisation à formuler auprès des services concernés de la SNCF.

La présente convention comprendra également une mission d'assistance et d'accompagnement de SNCF Gares & Connexions auprès du Syndicat des Mobilités (cf. annexe 4) basée sur son expertise du fonctionnement et l'exploitation du site. Dans ce cadre, Gares & connexions mettra à disposition du Syndicat, les intervenants nécessaires aux différents stades et besoins du processus d'études et des enjeux d'interfaces associés.

Une réflexion sur une éventuelle mutation des emprises pour l'arrivée de nouveaux services en gare (locations voitures, vélos, informations, etc.) sera engagée en parallèle entre les partenaires et G&C.

Les aspects fonciers et les questions liées à l'exploitation du futur PEM devront être examinés tout au long du projet selon les modalités définies au protocole de partenariat. L'objectif est de préparer les éventuelles mutations foncières et une convention d'exploitation du pôle à l'issue des études et en amont de la phase de réalisation.

### **3.3 Les financeurs**

Cette convention formalise les engagements réciproques des parties : la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département des Pyrénées Atlantiques, le Syndicat des mobilités Pays Basque Adour, la Ville d'Hendaye, SNCF Gares & Connexions, la société ETS pour le financement de la réalisation des études 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 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel visé à l'annexe 4.

### **3.4 Le comité technique**

Le comité technique du projet est constitué de techniciens représentant des instances signataires. 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, administratif, juridique, financier, etc.).

Il suit le bon déroulement des études et la réalisation des différentes opérations sous les aspects techniques, financiers et de calendrier.

Le comité technique assiste le comité de pilotage et à ce titre :

- Prépare les comités de pilotage,
- Propose les ordres du jour et rédige le projet de compte-rendu des réunions,
- S'assure de la bonne coordination des opérations constituant le projet de PEM,
- Suit l'avancement des différentes opérations.

Le comité technique constitue également un comité de coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage concernées. Il pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de cette convention, mais contribuant à la bonne réalisation du projet global.

Les documents objet du comité technique seront transmis au minimum 3 jours avant la réunion.

### **3.5 Le comité de pilotage**

Le comité de pilotage est composé :

- du Président du Conseil Régional ou son représentant,
- du Président du Conseil Départemental ou son représentant,
- du Président du Syndicat des Mobilités ou son représentant,
- du Maire d'Hendaye ou son représentant,
- du Directeur Général d'ETS ou son représentant,
- du Directeur de l'Agence Gares Nouvelle Aquitaine SNCF G&C ou son représentant.

Le comité de pilotage constitue l'instance d'information et de coordination entre les différents partenaires du projet de PEM en lien avec les projets des autres partenaires entrant en interaction.

Il est présidé par le Maire d'Hendaye et le Président du Syndicat des Mobilités ou ses représentants élus.

Il a pour mission de définir les grandes orientations permettant la bonne avancée du projet en coordination et en cohérence avec les autres opérations des partenaires ou d'autres acteurs entrant en interaction.

Il se réunira en tant que de besoin, à la demande des partenaires ou à l'initiative du comité technique, à la fin de chaque phase d'étude pour les coordonner et prendre connaissance des avancements. *La restitution des études préliminaires et d'avant-projet seront respectivement validées par un COPIL.*

Le Syndicat des Mobilités assure la gestion et le suivi des comités techniques et de pilotage (invitations, projet de compte rendu, diffusions, etc.)

Les documents objet du comité de pilotage seront transmis au minimum 10 jours avant la réunion.

#### **4/ Calendrier et contenu des études**

Les études sont menées sous les maîtrises d'ouvrage précitées coordonnées par le Syndicat des Mobilités et son prestataire.

##### Le délai de la phase d'étude préliminaire :

4 mois (hors validation) dont :

- diagnostic sondages de reconnaissance, relevés géomètres, recouvrements réseaux,
- mise à jour de l'analyse et de la programmation des équipements (dimensionnement parking, stationnement, requalification station TC,...),
- organisation du schéma de circulation bus et cars, et accessibilité au parking,
- prise en compte d'une variante d'implantation de la station TC et vélos et optimisation de la requalification du parking,
- mise à jour des plans (d'après relevés diagnostics) et confirmation de la faisabilité du parti d'aménagement.

##### Délai de la phase d'étude d'avant-projet :

8 mois (hors validation) dont :

- Production des dossiers techniques et plans AVP,
- Préconisations architecturales,
- Etudes de circulation et évaluation socio-économique,
- Estimation des coûts,
- Calendrier des étapes et procédures ....

Le délai comprend également les éventuels documents nécessaires à l'établissement d'une concertation (type code de l'urbanisme) et à la constitution des plans de recollement (1/500, 1/1000) regroupant le périmètre (G&C et SMPBA).

Les livrables attendus seront :

- un schéma de fonctionnement au 1/2000° indiquant clairement la vocation des espaces : cheminements, circulation des véhicules, stationnement...
- un schéma de fonctionnement des différents parkings liés au fonctionnement de la gare
- un plan d'aménagement au 1/1000° qui prend en compte les réseaux existants
- un plan des réseaux souterrains identifiés
- des zooms au 1/500° sur des points précis
- des profils en travers au 1/200° définissant l'organisation des fonctions et des usages ; des croquis et/ou photomontages et/ou images 3D permettant de visualiser l'intégration dans le paysage existant
- le coût prévisionnel des travaux
- le planning prévisionnel de réalisation exprimé graphiquement (plan au 1/1000 indiquant les phasages)
- une notice descriptive indiquant le parti, le fonctionnement, les matériaux, le phasage...

L'AVP déterminera le montant global des travaux qui permettra aux partenaires financiers de s'engager sur le montant de leur participation à la suite des études (PRO DCE) et à la réalisation des travaux du pôle d'échanges multimodal.

## 5/Modalités et dispositions financières

### 5.1 Coût estimé des études

L'estimation du coût des différents postes de l'opération et de la phase d'études phase préliminaire et d'avant-projet figure ci-dessous :

MO	OPERATIONS	estimation coûts AVP
G&C	HALL BV SNCF ECHANGE TOPO	5 000
SMPBA	MODERNISATION PARKING	3 000
SMPBA	DEMOLITION B21	2 000
SMPBA	PARVIS GARE (dont RD921)	48 500
SMPBA	REQUALIFICATION VOIRIE (secteur sud)	27 000
SMPBA	SONDAGE RESEAUX GEOMETRE	15 000
SMPBA	COORDINATION CONCERTATION	15 000
SMPBA	AMO SNCF G&c	15 000
	<b>TOTAL € HT</b>	<b>130 500</b>
<b>CF détail annexe convention</b>		

Ces montants sont calculés sur la base des coûts d'investissements issus de l'étude opérationnelle PGM 2016 (AREP). Le détail du calcul figure en annexe.

Pour mémoire le total investissement estimé dans les études AREP 2016 s'élevait à 6,3 M€HT (études comprises).

Les financeurs s'engagent à financer les dépenses sur la base des facturations des études selon la répartition indiquée à l'article 5.2 suivant les modalités décrites en 5.3.

## 5.2 Répartition du financement

Les financeurs s'engagent à participer au financement des études, objet de la présente convention selon la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-dessous suivant les modalités décrites en 3 et 5.3.

Les coûts des études seront financés à part égale entre les cofinanceurs (15%) et à 25% par le Syndicat des Mobilités:

<b>Financement études AVP urbain PEM</b>		Financeurs: version 14-6-2018						
opérations MO	montant HT	FEDER	Région	CD64	SMPBA	Hendaye	Euskotren	total
MO SNCF G&C*	5 000	750	750	750	1 250	750	750	5 000
MO SMPBA**	125 500	18 825	18 825	18 825	31 375	18 825	18 825	125 500
total	130 500	19 575	19 575	19 575	32 625	19 575	19 575	130 500
	taux %	15	15	15	25	15	15	100%
*étude AVP hall SNCF échange Topo :5k€								
** études EP/AVP + Assistance G&C								

Les clés de financement actuelles ne préjugent pas du montant des contributions futures.

Le plan de financement du projet sera arrêté à l'issue des études d'avant-projet et donnera lieu à la rédaction dans le cadre d'une convention de financement des études de réalisation et des travaux.

Les partenaires conviennent de se revoir à l'issue des études AVP pour organiser la suite des études, les travaux, la mise en service et l'organisation de l'exploitation du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Hendaye.

L'aide du FEDER sera sollicitée pour les études et travaux par le SMPBA pour le compte de SNCF G&C.

## 5.3 Modalités de versement

Les partenaires règlent le montant des prestations aux maîtres d'ouvrages selon les modalités suivantes :

- 50% du montant prévisionnel des études AVP à la signature de la convention
- Le solde après achèvement des études et présentation en comité de pilotage, sur présentation d'un certificat de réalisation émis par le Maître d'ouvrage.

Pour SNCF G&C la totalité sera appelée à l'achèvement des études AVP.

## 5.4 Domiciliation de facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont à compléter :

Région	
CD64	
SMPBA	
Ville Hendaye	
ETS	

Les sommes versées à la présente ne sont pas soumises à la TVA

## **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 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.

## **6/ Dispositions diverses**

### **6.1 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.

### **6.2 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 cofinanceurs 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 cofinanceurs au prorata de leur participation.

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

### **6.3 Date 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.

### **6.4 Communication et diffusion des études**

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'ils réalisent 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 données des études validées par les partenaires pourront être utilisées librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du Projet. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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 du projet de pôle d'échanges multimodal.

### **6.5 Règlement des litiges**

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 de Pau

## **7/ Mesures d'ordre**

Pour l'exécution du présent protocole, les parties font éléction de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en 6 exemplaires :

Le Président de la Région Nouvelle Aquitaine,  
Alain ROUSSET

Le Président du Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques  
Jean Jacques LASSERRE

Le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour,  
Claude OLIVE

Pour la SNCF Gares&Connexions  
Le Directeur de l'Agence Gares Nouvelle Aquitaine  
Stéphane LAMBERT

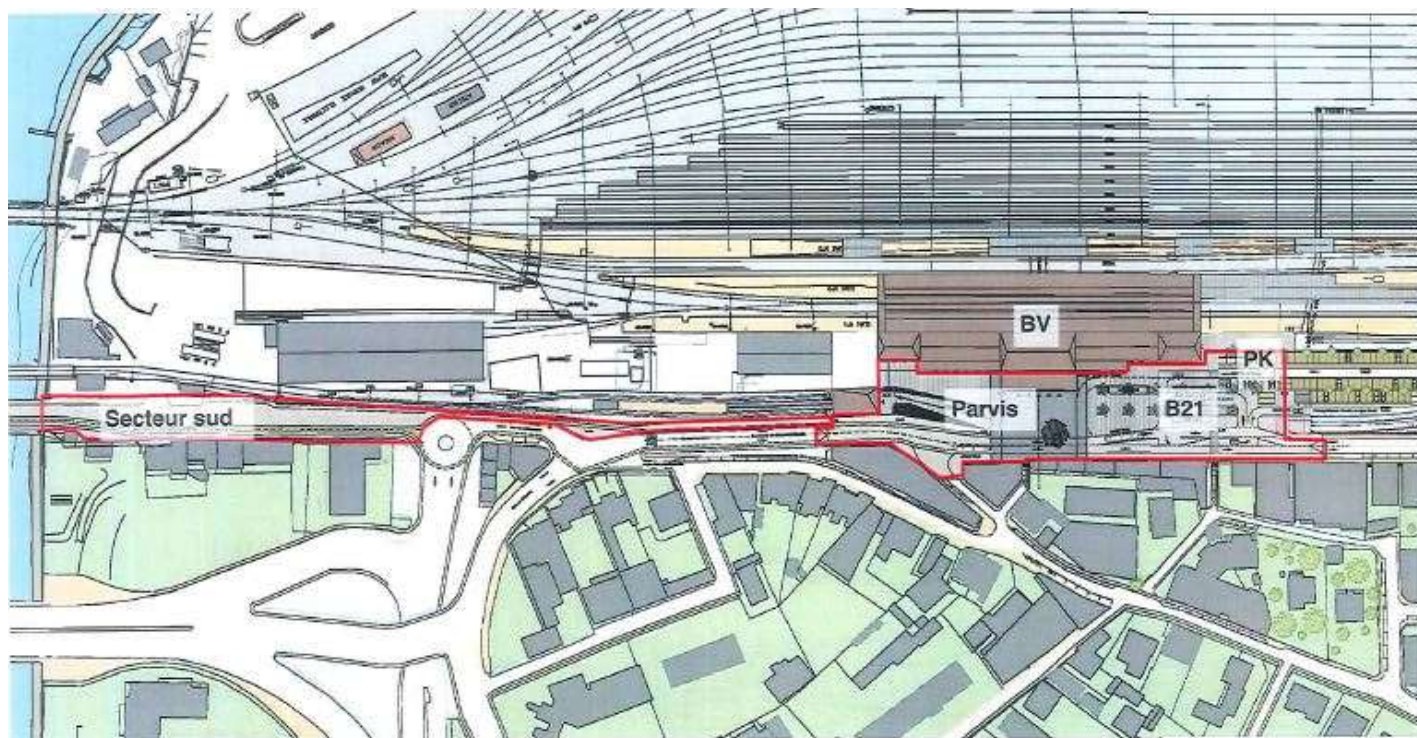
Pour la Ville d'Hendaye  
Le Maire, Kotte ECENARRO

Pour la société ETS  
Le Directeur Général, Imanol LEZA

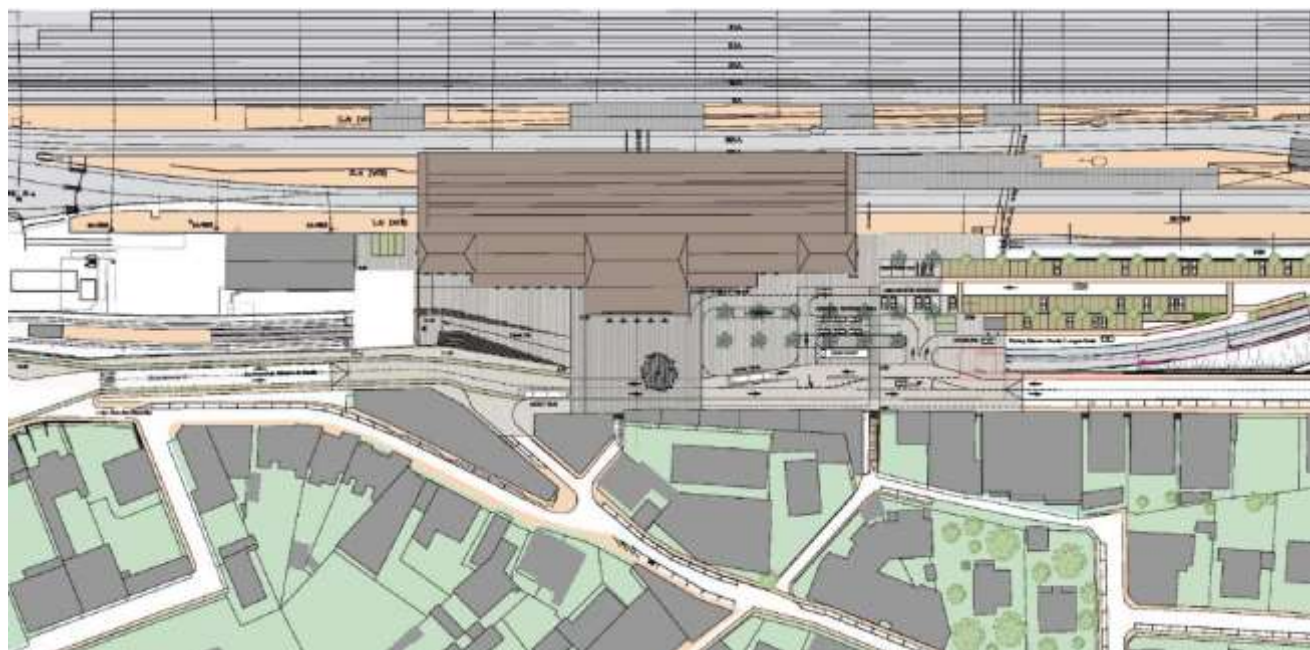


**Annexe 1 : Programme d'aménagement validé à l'issue de l'étude opérationnelle  
(étude PGM AREP niveau définition 2016-2017)**

**Périmètre d'aménagement (COPIL 3 OCTO 2017)° :**



**Focus des aménagements sur le parvis du PEM :**



## **Annexe 2 : Consistance du programme d'études et détail des coûts**

missions	Consistances
Etudes préliminaires	-Diagnostic sondages relevés topographiques -Organisation schéma circulation général -Mise ,à jour des plans (dont spécificités station TC parvis et optimisation parking) -confirmation faisabilité d'aménagement
Avant projet	-schéma fonctionnement multimodal 1/2000 du projet -plan d'aménagement au 1/1000eme -plans des réseaux -plans focus par opérations 1/500eme -profils en travers, photomontages, croquis -coûts prévisionnels des travaux -planning de réalisation et phasages, procédures -notice descriptive des opérations du projet
Autres missions	-mission assistance à l'information et la communication -mission d'ordonnancement de coordination et d'interfaces avec autres opérations (Topo-euskotren-SNCF-Ville)
Assistance Gares & Connexions	Notes d'expertises, assistance à l'organisation des interfaces avec autres services ou sociétés SNCF (Réseau, foncier, Effia...)
Etudes AVP Gares&Connexions BV/TOPO	Etude et plans des solutions d'amélioration des échanges entre BV et gare TOPO Euskotren

### **Estimation du détail des coûts de maîtrise d'œuvre (phase EP-AVP) :**

Le calcul des frais de MOE et le pourcentage affecté aux études AVP sont réalisés sur la base de principe de la LOI MOP

MO	OPERATIONS	estimation coûts AVP
G&C	HALL BV SNCF ECHANGE TOPO	5 000
SMPBA	MODERNISATION PARKING	3 000
SMPBA	DEMOLITION B21	2 000
SMPBA	PARVIS GARE (dont RD921)	48 500
SMPBA	REQUALIFICATION VOIRIE (secteur sud)	27 000
SMPBA	SONDAGE RESEAUX GEOMETRE	15 000
SMPBA	COORDINATION CONCERTATION	15 000
SMPBA	AMO SNCF G&c	15 000
	TOTAL € HT	130 500

### **Annexe 3 : Estimation globale des aménagements d'intermodalités urbains PEM**

#### **Estimation coûts investissements (avec coûts MOE-MO et aléas SNCF) :**

<b>OPERATIONS</b>	<b>coûts investissements</b>
TVX HALL BV SNCF ECHANGE TOPO	63 250
extension PARKING	139 150
DEMOLITION B21	88 550
PARVIS GARE (dont RD912)	2 193 100
REQUALIFICATION VOIRIE (secteur sud)	1 227 050
Bâtiments voyageurs SNCF	1 922 000
Reconstitution B21 (relogement+foncier)	665 000
total HT sans reconstitution B21 et bât voyageurs	3 711 100
<b>total HT € dont MOA-MOE SNCF</b>	<b>6 298 100</b>
hors sondages, déviations, AMO, coordination	

#### **Estimation des coûts travaux (coûts MOE SMPBA hors coûts reconstitution foncier )**

<b>Détail des coûts travaux des aménagements urbains d'intermodalités du PEM:</b>				
<b>MO</b>	<b>OPERATIONS</b>	<b>coût travaux €HT</b>	<b>MOE</b>	<b>dont AVP</b>
G&C	HALL BV SNCF ECHANGE TOPO	50 000	12 500	5000
SMPBA	MODERNISATION PARKING	110 000	8 800	3000
SMPBA	DEMOLITION B21	70 000	5 600	2000
SMPBA	PARVIS GARE (dont RD921)	1 730 000	138 400	48500
SMPBA	(secteur sud)	970 000	77 600	27000
SMPBA	GEOMETRE	50 000	50 000	15000
SMPBA	CONCERTATION	50 000	50 000	15000
SMPBA	AMO SNCF G&c	15 000	15 000	15000
	<b>total*</b>	<b>3 045 000</b>	<b>357 900</b>	<b>130 500</b>

**Annexe 4 : Calendrier prévisionnel aménagements espaces d'intermodalités urbains du PEM Hendaye**

<b>missions</b>	Durées estimées (hors validations)
Etudes préliminaires	4 mois
Etudes d'avant-projet	8 mois
Total :	12 mois
Pour mémoire :	
Etudes Post AVP/DCE et réalisation	24 mois

## **Annexe 5 : Consistance de la Mission d'assistance de Gares et Connexions**

Compte tenu de la spécificité (domaine ferroviaire) des interventions prévues dans le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare d'Hendaye – la plupart des volets du projet étant situé, soit sur le foncier ferroviaire à proximité immédiate des bâtiments et installations, soit en périphérie - SNCF Gares & Connexions assure une mission d'assistance et d'accompagnement auprès du Syndicat des Mobilités, basée sur son expertise du fonctionnement et l'exploitation du site.

Dans ce cadre, Gares & connexions mettra à disposition du Syndicat, une double compétence, à la fois technique et fonctionnelle, les intervenants nécessaires aux différents stades et besoins du processus d'études et des enjeux d'interfaces associés.

Il s'agit d'une mission d'accompagnement du SMPBA - MOA en charge des études PEM, comme c'est le cas sur le PEM de la gare de Bayonne.

Cette mission se justifie par le besoin de compétences spécifiques et de connaissance des installations et fonctionnements ferroviaires - dans les domaines suivants : financier, technique, réglementaire, planification, organisation et interfaces utilisateurs ....

Gares & Connexions a également un rôle dans la mobilisation des différentes entités SNCF aux différentes étapes du projet.

A ce titre, SNCF Gares & Connexions, sur les objets du domaine ferroviaire, ceux en interfaces, comme sur le bâtiment :

- Apporte son expertise durant le déroulement des études AVP et pour la bonne préparation de la poursuite projet,
- Assiste et accompagne le SMPBA dans le cadre des différentes étapes et diagnostics (levé de géomètre, enquête réseaux, sondages, diagnostics divers, ...) :
  - Plan de prévention,
  - Accompagnement des intervenants extérieurs sur le domaine ferroviaire,
  - Examen des installations à mettre en place au regard du maintien du fonctionnement du site,
  - Identification et impact potentiel sur les réseaux présents,
- Réalise les recherches documentaires : recherche en matière de réseaux, d'installations souterraines, expertise en matière d'exploitation (signalétique, information voyageurs, application du Schéma d'accessibilité ...), et patrimoniales (état des lieux, étude historique, ..)
- Participe aux réunions techniques d'interface avec les installations du domaine ferroviaire,
- Participe à la définition des objectifs stratégiques et des besoins fonctionnels et techniques liés à la nature des installations et à leur implantation sur le domaine ferroviaire.
- Accompagne le SMPBA dans le contrôle et réceptionne les prestations fournies par le maître d'œuvre,
- Accompagne le SMPBA dans la rédaction des cahiers des charges et la préparation des phases ultérieures,
- Examine les impacts potentiels des différents objets du projet de PEM sur le site,
- Prépare et identifie les impacts flux, pour les interventions amonts comme pour les étapes suivantes et notamment travaux,



- Accompagne et mets à disposition locaux et personnel en fonction des besoins, et par exemple pour les procédures administrative (étude d'impact, enquête ...),
- Consulte les services utilisateurs, mobilise les différentes entités SNCF, pour le bon déroulement du projet et l'examen des contraintes,
- Prépare et rédige les pièces nécessaires aux interventions sur le domaine ferroviaire,
- Veille à la bonne prise en compte des besoins des entités SNCF dans les études,
- Préconise et aide au choix des solutions, et des prestataires le cas échéant,
- Gère les interfaces avec le domaine ferroviaire durant le murissement du projet,
- Identifie les conséquences du projet sur le site et son fonctionnement,
- Appuie le SMBPA dans les négociations sur le dossier foncier
- Informe les partenaires de l'avancement ou conclusions des études internes impactant directement ou indirectement le projet de PEM
- Informe le SMBPA de la réglementation ferroviaire (information, sécurité, accessibilité) pouvant concernée le projet
- Appuie le SMBPA à la constitution des dossiers (ex : notice technique) de demande de concours financiers (ex : UE)
- S'assure de la faisabilité des interventions envisagées, en matière :
  - juridique et autorisation,
  - de planification et de ressources,
  - de conséquence sur le fonctionnement du site,
  - de qualité en fonction des attentes des utilisateurs ...