



Convention

Relative au financement aux travaux de mise en accessibilité des quais de la gare de MARMANDE (ligne de 640 000)

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la transition écologique et solidaire), représenté par **le préfet de Région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la Gironde** ;

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

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

Ci-après désignée «**La REGION NOUVELLE AQUITAINE**»

Val de Garonne Agglomération, représentée par **le Président Val de Garonne Agglomération, Monsieur Daniel BENQUET**, agissant en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « **Val de Garonne Agglomération** »

La Ville de Marmande, représentée par **le 1^{er} Adjoint au Maire, Monsieur Philippe LABARDIN**, agissant en vertu de la délibération n°

*Ci-après désigné «**la Ville de Marmande**»*

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **par Monsieur Alain Autruffe, Directeur Territorial, dument habilité à cet effet**

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, Val de Garonne Agglomération et la commune de Marmande, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	4
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'OPERATION	4
ARTICLE 3.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	5
ARTICLE 4.	FINANCEMENT DE L'OPERATION	6
4.1	COUT D'OBJECTIF DE L'OPERATION	6
4.2	ASSIETTE DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION	6
4.2.1	Coût de l'opération aux conditions économiques de référence	6
4.2.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	6
4.3	PLAN DE FINANCEMENT	7
4.3.1	Plan de financement global de l'opération	7
4.3.2	Plan de financement des travaux de mise en accessibilité PMR de la gare objet de la présente convention	7
4.3.3	Modalités d'actualisation	7
4.3.4	Rôle et engagement des parties :	8
ARTICLE 5.	APPELS DE FONDS	9
5.1	DOMICILIATION DE LA FACTURATION	9
5.2	IDENTIFICATION.....	10
5.3	DELAIS DE CADUCITE.....	10
ARTICLE 6.	PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	11
ARTICLE 7.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	12
ANNEXE 1 –	CONDITIONS GENERALES	14
ANNEXE 2 –	BUDGET PREVISIONNEL ET ECHEANCIER DE VERSEMENTS	15
ANNEXE 3 –	CALENDRIER PREVISIONNEL	17
ANNEXE 4 –	FICHE OPERATION	18

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

La loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, a imposé aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et aux propriétaires d'infrastructures, de rendre accessible toute la chaîne de déplacement à l'ensemble des personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de 10 ans.

Pour permettre aux maîtres d'ouvrages ou exploitants de poursuivre la réalisation des travaux de mise en accessibilité des ERP prévus par la loi de 2005 au-delà de 2015, le gouvernement a souhaité l'élaboration d'Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP). Ce dispositif obligatoire permet aux AOT ferroviaires de prévoir la mise en accessibilité des arrêts prioritaires du réseau dont elles ont la responsabilité dans un délai supplémentaire maximal de 9 ans.

Trois critères ont été retenus pour définir les arrêts prioritaires dont la mise en accessibilité sera prévue d'ici 2024. Le point d'arrêt ferroviaire répond à au moins une de ces conditions :

- la fréquentation est supérieure à 1 000 voyageurs par jour,
- situé dans un rayon de 200 m autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées (définie par l'article L. 312-1 du Code de l'action sociale et des familles - ERP type 1 à 4 selon l'article R. 123-19 Code de la construction et de l'habitation)
- tout point d'arrêt ferroviaire se situe à moins de 50 km sur la même ligne d'un point d'arrêt accessible

La gare de Marmande est une gare prioritaire régionale rattachée au Schéma d'Accessibilité Programmée des transports ferroviaires régionaux, sous l'égide de la Région Nouvelle Aquitaine.

Dans ce cadre, la gare Marmande a fait l'objet d'une convention de financement des études d'avant-projet/projet (APO) de mise en accessibilité des quais, signée en décembre 2015 par l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau. Cette convention APO, évaluée à 259 000 euros courants HT, a été financée à parts égales par les trois financeurs : Etat, Région et SNCF Réseau.

Une convention entre l'État et SNCF Réseau a été signée en décembre 2016, engageant la part de l'État à hauteur de 826 800 €. Conformément à son article 6, la présente convention multipartenariale se substitue à la convention bilatérale de 2016.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des travaux à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

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

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération est décrite dans **l'Annexe 4** (fiche opération) à la présente convention.

Le programme, retenu à l'issue de la phase APO, est le suivant :

- rehaussement des quais à 55cm par rapport au plan de roulement sur un linéaire utile sur le quai n°1 ,2 et 3 ainsi que le remplacement des bordures ;
- reprofilage des pentes de quais
- rehaussement de la voie 4 ;
- Abaissement de la vitesse à V=140 km/h
- reprise du revêtement roulant des quais ;
- renforcement de l'éclairage des quais ;
- mise en œuvre de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance sur les quais n°1, n°2 et n° 3 sur un linéaire utile et en extrémité de quais ;
- adaptation de la signalétique après rehaussement des quais ;
- reprise de l'assainissement avec création de caniveaux sur les quais 1 et 3 ;
- rehaussement des installations caténaïres présentes sur les quais.

La mise aux normes PMR des quais et leur aménagement s'effectuera sur la longueur déterminée par les Autorités Organisatrices des Transports conformément aux besoins identifiés pour les transporteurs en corrélation avec les principes d'exploitation de la gare (tableau ci-dessous, situation projetée).

Quais	Longueurs actuelles	Situation projetée
Quai 1	441m	V4 = 162m V2 = 400m
Quai 2	444m	V1 = 400m V2 = 400m
Quai 3	310m	V3 = 283m V5 = 191m

Pour la Région Nouvelle Aquitaine, les matériels TER les plus longs seront les Régio 2N UM (162m).

Pour l'Etat, les matériels Intercités les plus longs actuellement sont des IC 10V de 283m. Ils pourraient évoluer, dans le cadre d'un appel d'offres à lancer à l'horizon 2025, vers un matériel US de longueur 200m, éventuellement utilisé en UM.

Les directives et principes ayant conduit au dimensionnement des quais sont repris à ***l'Annexe 4*** de la présente convention.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

Le démarrage de la phase travaux (rédaction des DCE) est prévu en avril 2018 pour une durée prévisionnelle de **16** mois, à compter de l'ordre de lancement par SNCF RÉSEAU.

Le démarrage des travaux est prévu en janvier 2019 pour une livraison qui interviendrait en juin 2019.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en ***Annexe 2***. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU., en concertation avec les financeurs de l'opération, selon les modalités définies à l'***Annexe 1***.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Coût d'objectif de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération défini au niveau de l'avant-projet/projet et validé par l'ensemble des partenaires, est de **4 858 100 € HT aux conditions économiques d'avril 2015, soit 5 108 000 € courants conventionnels « fin de chantier »**.

Le montant en courant est calculé à l'aide des indices suivants :

	ING	TP01
avr-15	108,1	103,6
juin-10	100,2	99,7
Juin 17	110,8	104,7

TP01 pour les travaux et PR

ING pour les frais de MOE et MOA

L'étude APO a été étudiée aux conditions économiques de juin 2010 ; à la demande des co-financeurs, le montant a été ramené aux conditions économiques d'avril 2015.

Le calcul en courants s'effectue en actualisant d'avril 2015 à juin 2017 et en appliquant une augmentation prévisionnelle de 2% par an sur 2 ans (années 2018 et 2019).

4.2 Assiette de financement de la présente convention

4.2.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le **coût de réalisation de l'opération**, défini au niveau de l'APO et validé par l'ensemble des partenaires, est de **4 606 400 € HT aux conditions économiques d'avril 2015, soit 4 849 000 € HT courants conventionnels « fin de chantier »**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

Ce coût est calculé par déduction des coûts déjà conventionnés précédemment, cités dans le préambule de la présente convention. Il ne prend donc pas en compte les frais d'études APO d'un montant de 259 000 €

Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**. Il couvre les frais liés aux travaux de réalisation : rehaussement des quais, des garde-corps et des supports de caténaires impactés par l'opération, reprise de la signalétique, des revêtements et des pentes, des ouvrages d'arts.

4.2.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **4 849 000 € courants HT**.

A titre indicatif, le maître d'ouvrage fournit une estimation des postes correspondant au financement de la présente convention (**Annexe 2**) :

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale allouée par la présente convention.

4.3 Plan de financement

4.3.1 Plan de financement global de l'opération

	ETAT	SNCF RESEAU	REGION NA	CA VG	Ville	Montant € HT
APO	86 333,33 €	86 333,33 €	86 333,33 €			259 000,00 €
REA	1 190 671,95 €	1 190 671,95 €	1 212 250,00 €	627 703,05 €	627 703,05 €	4 849 000,00 €
TOTAL OPERATION	1 277 005,28 €	1 277 005,28 €	1 298 583,33 €	627 703,05 €	627 703,05 €	5 108 000,00 €
%	25,00	25,00	25,42	12,29	12,29	100,00

4.3.2 Plan de financement des travaux de mise en accessibilité PMR de la gare objet de la présente convention

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de la réalisation de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Phases REA	Clé de répartition	Besoin de financement
	%	Montant en Euros courants
Etat	24,5550%	1 190 671,95 €
Région	25,0000%	1 212 250,00 €
Val de Garonne Agglomération	12,9450%	627 703,05 €
La Ville de Marmande	12,9450%	627 703,05 €
SNCF RÉSEAU	24,5550%	1 190 671,95 €
TOTAL	100,0000%	4 849 000,00 €

En raison des contraintes de planning, le besoin de financement intègre des dépenses engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement.

La participation de SNCF Réseau, conformément au décret 2012-70 du 22 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service du réseau ferroviaire, donnera lieu à une actualisation de la redevance quai perçue par SNCF Réseau.

La politique de financement de SNCF Réseau de ces investissements relève d'une décision du Conseil d'Administration de RFF du 25 octobre 2013.

Les opérations de mises en accessibilité PMR :

Les modalités de financement de ce type d'investissements s'appuyaient jusqu'en 2013 sur une convention entre RFF et l'AFITF complétée par des subventions tiers. La couverture AFITF n'a pas été reconduite en 2014 sur décision de l'Etat. Le financement AFITF sera désormais porté par les Préfets via les DREAL.

Pour autant, suite à la décision du CA de 2013 SNCF Réseau peut contribuer jusqu'à 25% de fonds propres dans la limite de 2 M€ pour les gares inscrites à l'Ad'AP régional et jusqu'à 100% dans la limite de 4 M€ pour les gares de l'Ad'AP national.

4.3.3 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles d'avril 2015.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01. Les coûts sont exprimés en euros constants.

L'état du solde sera établi par application des indices définitifs du TP01.

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

Le maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application des indices définitifs, au mois de l'établissement de la facture.

4.3.4 Rôle et engagement des parties :

Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif prévisionnel de l'opération en euros constants aux conditions économiques de référence d'avril 2015 tel qu'il est défini à l'article 4.

Ce coût d'objectif sera examiné par comparaison entre le coût final du maître d'ouvrage ramené en euros constants, sur la base de l'indice TP01, et le coût d'objectif prévisionnel de l'opération en euros constants.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter le calendrier prévisionnel de l'opération défini à l'**Annexe 3** de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. Dans ce cadre, les conditions générales rappelées en **Annexe 1** de la présente convention s'appliqueront pour déterminer les modalités de gestion des écarts avec le coût d'objectif de réalisation défini à l'article 4.

Engagements des financeurs

Le financement de l'opération est assuré, conformément au Schéma d'accessibilité Programmée des transports régionaux, par :

- L'Etat : 25 % ;
- La Région Nouvelle Aquitaine : 25,42 % ;
- SNCF Réseau : 25 % ;
- Val de Garonne Agglomération : 12,29 % ;
- La Ville de Marmande : 12,29 %.

Le financement de la phase réalisation de l'opération est assuré selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat : 24,56 % ;
- La Région Nouvelle Aquitaine : 25 % ;
- SNCF Réseau : 24,56 % ;
- Val de Garonne Agglomération : 12,95 % ;
- La Ville de Marmande : 12,95 %.

Les financeurs s'engagent à mettre en place les crédits nécessaires au financement de la totalité des travaux de l'opération, tel que défini dans le dossier APO selon les conditions définies dans la présente convention.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

Conformément à l'article 8.2 des conditions générales, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement (article 5) et selon les modalités suivantes :

Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif des travaux (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase)

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants (voir tableau en **Annexe 2**). Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants de chacun des financeurs définie au plan de financement.

Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant du besoin de financement en € euros courants défini au plan de financement.

Après achèvement de l'intégralité des travaux, SNCF RÉSEAU présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Echéancier prévisionnel des appels de fonds :

Appels de fonds en % par an	2018	2019	2020	2021
		20%	60%	15%

5.1 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Nouvelle-Aquitaine Cité administrative Rue Jules Ferry Boîte 55 33 090 BORDEAUX Cedex	DREAL Nouvelle Aquitaine SDIT - DMIF	Stéphane MORANCAIS 05 56 24 82 54 Stephane.morancais@developpement-durable.gouv.fr
Région	Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33 077 BORDEAUX Cedex	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs	05 57 57 80 21

Val de Garonne Agglomération	Maison du développement, Place du marché CS 70305 47213 MARMANDE Cedex	Service transport et mobilité	Sylvain THIERRY 05.53.64.81.46 sthierry@vg-agglo.com Philippe CALMEL 05.53.64.83.77 pcalmel@vg-agglo.com
Ville de Marmande	Place Clemenceau 47200 MARMANDE	Direction Générale Adjointe des Services	Stéphanie BORIE 05.53.93.47.09 boriestephanie@mairie-marmande.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

5.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 010 457 00013	Néant
Région	200 053 759 00 11	FR 76 200 053 759
Val de Garonne Agglomération	200 030 674 000 10	FR 9M 200 030 674 000 10
Ville de Marmande	214 701 575 000 18	FR 0B214701575
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

5.3 Délais de caducité

En application de l'article 10 des **Conditions générales** :

Un délai de 6 mois est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.

Un délai de 24 mois est fixé, à compter de l'achèvement des travaux, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En

contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Conformément aux conditions générales reprises dans l'annexe 1 à la présente convention, la gouvernance de l'opération s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens et les financeurs. La présente convention a pour objet d'en détailler les modalités de constitution et de fonctionnement.

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des travaux;
- à informer les financeurs de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'opération.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze(7) jours avant la réunion.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage valide notamment les rendus d'étude, le programme des travaux, le calendrier et le coût. Les modifications significatives apportées aux cours des différentes phases de l'opération devront faire l'objet de validations en comité de pilotage.

Il est constitué du :

- Préfet de la région Aquitaine et Préfet de la Gironde ou son représentant,
- Président du Conseil régional ou son représentant,
- Directeur territorial Aquitaine Poitou Charentes de SNCF Réseau ou son représentant
- Président de l'Agglomération Val de Garonne ou son représentant,
- Maire de Marmande ou son représentant,

Ce comité se réunit au moins une fois par an et en cas de besoin pour la présente convention notamment :

- Au lancement des études pour valider les livrables et s'accorder sur les orientations en cours d'étude,
- Dans le cadre de la validation des différentes phases d'études et de réalisation de l'opération.

Il est organisé et animé par SNCF Réseau.

Chacune des parties à la capacité de convier les personnes de son organisation et/ou de ses prestataires qu'elle juge utile au bon déroulement de la réunion.

Chaque partie est responsable du porté à connaissance de l'avancement de l'opération auprès de ses instances de décision respectives.

Comité technique et financier

Il est réuni de manière ad-hoc pour la présente convention et en cas de besoin. Il est animé par SNCF Réseau.

Les réunions se tiennent sur demande d'une des parties à la présente convention.

Le comité technique :

- Prépare le comité de pilotage, lui apporte ses analyses et en assure son secrétariat ;
- Assure la coordination avec les projets et opérations connexes ;
- Valide les étapes d'avancement de l'opération objet de la présente convention ;
- Veille à l'avancement des études et travaux et au respect du calendrier prévisionnel ;
- Prépare les estimations prévisionnelles des dépenses qui seront soumises au comité de pilotage

ARTICLE 7. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour l'ETAT

Monsieur MORANCAIS
DREAL Nouvelle-Aquitaine – SDIT – DMIF
Cité administrative - Rue Jules Ferry - Boite 55
33090 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 24 82 54
E-mail : Stephane.Morancais@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Monsieur Nicolas BOULESTIER
Région Nouvelle-Aquitaine
Direction des Transports ferroviaires de voyageurs
Hôtel de Région - 14, rue François de Sourdis,
33077 Bordeaux Cedex
Tél : 05 57 57 08 85
E-mail : nicolas.boulestier@nouvelle-aquitaine.fr

Pour SNCF RÉSEAU

PATRICK MERCIER
Directeur du pôle d'appui à la performance Immeuble le Spinnaker
17 rue Cabanac
CS 61926
33081 BORDEAUX Cedex
Tél +33 (0)5 24 73 68 51
E-mail : p.mercier@reseau.sncf.fr

Pour Val de Garonne Agglomération

Nom : Monsieur Daniel BENQUET Président
Adresse : Maison du Développement, Place du Marché
CS 70305 47213 MARMANDE Cedex
Technicien en charge du Dossier/ M. Sylvain THIERRY

Conditions particulières REA - Accessibilité PMR – Gare de Marmande

Directeur Général des Services Techniques
Tél : 05.53.64.81.46
Fax : 05.53.64.40.91
E-mail : sthierry@vg-agglo.com

Pour la Ville de Marmande

Monsieur le Maire
Place Clemenceau
47200 MARMANDE
Direction Générale Adjointe des Services
Tél : 05.53.93.47.09
E-mail : boriestephanie@mairie-marmande.fr

Fait, en 5 exemplaires originaux,

A le
Pour l'ETAT

A le
Pour la Région

A Marmande, le 6 avril 2018
Daniel BENQUET, Président
Pour Val de Garonne Agglomération

A Marmande, le 6 avril 2018
Philippe LABARDIN, 1^{er} Adjoint
Pour la Ville de Marmande

A le
Pour SNCF RÉSEAU

ANNEXE 2 – BUDGET PREVISIONNEL ET ECHEANCIER DE VERSEMENTS

Budget Prévisionnel

TRAVAUX	Coût €HT
	(CE 04/2015)
Voie	60 800 €
Ouvrage d'art	20 900 €
Signalisation	99 800 €
Telecom	143 200 €
Traction électrique	44 200 €
Quais	3 046 700 €
Energie	372 900 €
Total Travaux € HT	3 788 500 €

Provision pour Risques 213 100 €

Maitrise d'Œuvre 491 500 €

Maitrise d'Ouvrage 113 300 €

Montant Total Opération € HT (Ce 04/2015) 4 606 400 €

Besoins de financement : 4 606 400 € (CE 04/2015) soit **4 849 000 € courants**

Poste de dépense	Estimation prévisionnelle en euros courants
Frais de MOA	113 300 €
Frais de MOE	491 500 €
Travaux	3 788 500 €
<i>dont quais</i>	<i>3 046 700 €</i>
<i>ouvrages d'art</i>	<i>20 900 €</i>
<i>voies, équipements,...</i>	<i>720 900 €</i>
PR	213 100 €
TOTAL	4 606 400 €

Quais :

Le poste de dépenses des quais comprend :

	Quai n°1	Quai n°2	Quai n°3
Dépose/démolition et évacuation	31 640 €	44 917 €	52 436 €
Nez de quai	239 068 €	310 748 €	211 500 €
Remblaiement et corps de quai	53 485 €	48 100 €	120 876 €
Revêtement et dalles d'éveil	378 023 €	379 445 €	306 206 €
Équipement de quai (clôture, bancs garde-corps etc.,,)	49 061 €	51 075 €	25 794 €
AMR	24 231 €	34 398 €	40 156 €
Sous-Total par quais	775 509	868 683	756 968
Sous total des quais	2 401 160		
Etudes d'exécution	318 024		
SNCF entrepreneur	306 093		
Matière	21 415		
TOTAL	3 046 692		

Echéancier prévisionnel des appels de fonds :

Appels de fonds en % par an	2018	2019	2020	2021
	20%	60%	15%	5%
ETAT	238 134	714 403	178 601	59 534
REGION NA	242 450	727 350	181 838	60 613
VAL DE GARONNE AGGLO	125 541	376 622	94 155	31 385
VILLE DE MARMANDE	125 541	376 622	94 155	31 385
SNCF RÉSEAU	238 134	714 403	178 601	59 534

ANNEXE 4 – FICHE OPERATION

ENJEUX

La loi du 11 Février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a donné lieu à l'élaboration de schémas directeurs régionaux d'accessibilité fixant les modalités de mise en accessibilité des systèmes de transport, tant au niveau infrastructures que du matériel roulant.

La programmation des aménagements de mise en accessibilité des gares de voyageurs et de leur financement revient aux acteurs compétents sur leurs périmètres, à savoir :

- Les communes pour la voirie, les parkings et les passerelles urbaines ;
- La SNCF pour les bâtiments voyageurs ;
- RFF pour les quais, les voies et le franchissement des voies.

La gare de Marmande est une gare prioritaire du Schéma d'accessibilité Programmée des transports ferroviaires régionaux, sous l'égide de la Région Nouvelle Aquitaine.

CONTEXTE ET HISTORIQUE

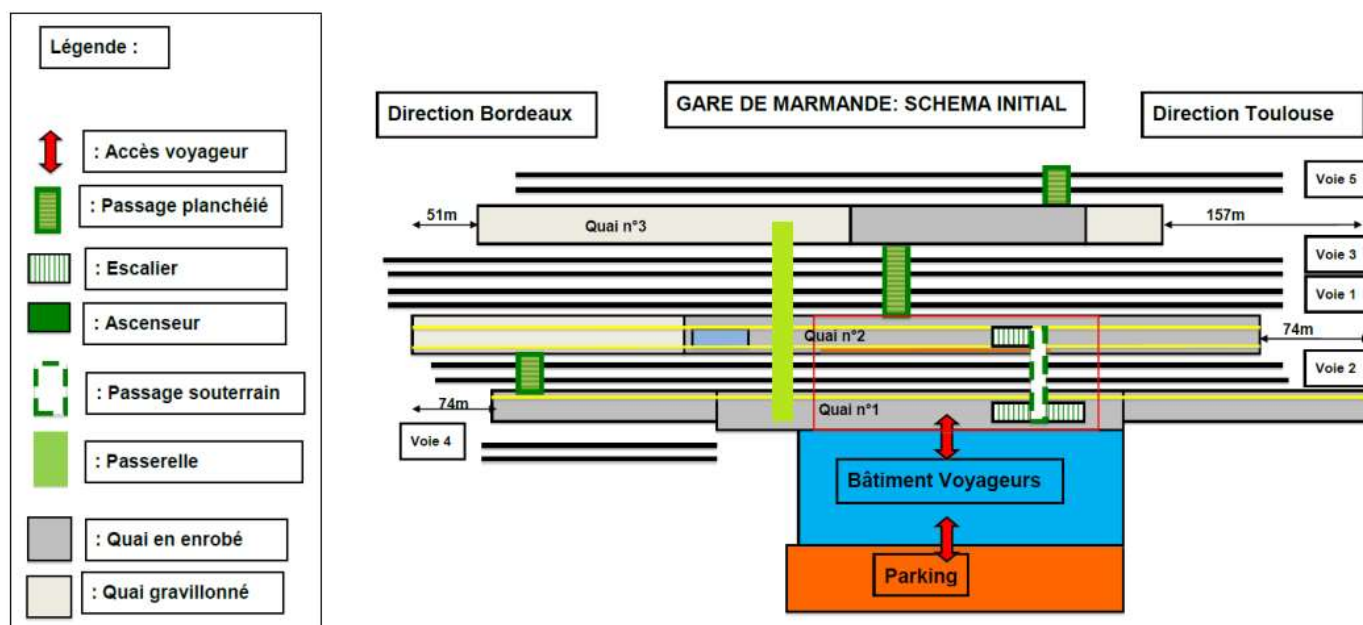
Des travaux de mise en accessibilité du bâtiment voyageur ont déjà été réalisés en 2014 (avec un financement régional de 75 %). Il s'agit désormais de rendre les quais accessibles.

Le démarrage des travaux est prévu en janvier 2019 pour une livraison estimée à juin 2019.

Les travaux du pôle d'échanges multimodal seront lancés ensuite, courant 2020.

PROGRAMME DE L'OPERATION

Le programme de l'opération a été défini au démarrage de l'étude en 2016, en conformité avec la lettre de commande des AOT.



Nature des travaux nécessaires à la mise en accessibilité de la gare de Marmande

- rehaussement des quais à 55cm par rapport au plan de roulement sur un linéaire utile sur le quai n°1 ,2 et 3 ainsi que le remplacement des bordures ;
- reprofilage des pentes de quais
- rehaussement de la voie 4 ;
- Abaissement de la vitesse à V=140 km/h
- reprise du revêtement roulant des quais ;
- renforcement de l'éclairage des quais ;
- mise en œuvre de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance sur les quais n°1, n°2 et n° 3 sur un linéaire utile et en extrémité de quais ;
- adaptation de la signalétique après rehaussement des quais ;
- reprise de l'assainissement avec création de caniveaux sur les quais 1 et 3 ;
- rehaussement des installations caténaïres présentes sur les quais.

Longueurs utiles

Les dimensions des quais sont les suivantes :

Quais	Longueurs	Largeur	Hauteur	Non-conformité AMR cumulées
Quai 1	434m	2.80m à 4.00m	35cm à 38cm	333m
Quai 2	438m	2.65m à 5.04m	24cm à 35cm	71m
Quai 3	304m	6.30m à 6.45m	21cm à 33cm	480m

La gare comporte 5 voies principales :

Voie	Vitesse initiale	Quai desservi
V1	160km/h	Quai 2
V2	160km/h	Quai 1
V3	60 km/h	Quai 3
V4	30 km/h	Quai 1
V5	60km/h	Quai 3

- AOT Etat

Pour l'Etat, les matériels Intercités les plus longs, sont actuellement des Intercités TEOZ 10 voitures (283m). L'information concernant l'évolution du matériel roulant Intercités (passage de 14 à 10 voitures), circulant sur les quais 1 et 2 de la gare de Marmande, est arrivée au printemps 2017. Cette donnée n'a pas fait l'objet d'une lettre de commande de l'Etat. Elle n'a pu être intégrée dans l'APO.

Le matériel Intercités pourrait évoluer à moyen terme, dans le cadre d'un appel d'offres pour la Transversale sud à lancer à l'horizon 2025 vers un matériel UM de longueur (201 m en unité simple), soit 400m pour une unité double qui pourrait circuler en gare de Marmande aux heures de pointes, les week-end et vacances ; sous réserve des résultats du schéma directeur en cours.

Plusieurs scénarii sont à l'étude sur la gare de Marmande. Le schéma directeur devrait aboutir à l'été 2018. Dans cette perspective et afin de préserver l'avenir, l'Etat a souhaité prendre en compte le scénario le plus dimensionnant, soit la possibilité d'accueillir un train de 400 mètres sur les quais 1 et 2.

- AOT Région

Pour la Région Nouvelle Aquitaine, les matériels TER les plus longs circulant quai 3 seront les Régio 2N UM (162m).

- Contraintes d'exploitation et d'accessibilité

Le dimensionnement du quai 3 doit prendre en compte également l'accueil d'Intercités en situation perturbée.

Deux contraintes supplémentaires ont également être intégrées : le positionnement du quai accessible sous la halle du bâtiment voyageurs et le problème de l'atterrissage de la passerelle qui ne permet pas d'organiser une circulation PMR de part et d'autre du quai 3. De sorte que le stationnement des trains se fera en quinconce : V3 sous la halle / V5 en décalé.
Il a été considéré une longueur de quai de 283 mètres utiles.

Conformément aux directives reçues et aux contraintes techniques de SNCF Réseau, les longueurs utiles de quais et longueurs de desserte prises en compte à l'issue de l'APO pour chaque voie sont les suivantes :

Quais	Longueurs	
	Situation actuelle	Situation projetée
Quai 1	434m	400m
Quai 2	438m	400m
Quai 3	304m	283m

Quai	Voie	Longueur du quai	Dont longueur de desserte
1	4	162 m	162 m
1	2	400 m	400 m
2	2	400 m	0 m
2	1	400 m	400 m
3	3	283 m	283 m
3	5	283 m	191 m

Les quais 1 et 2 seront donc mis en accessibilité sur une longueur de 400 mètres, le quai 3 sur une longueur de 283 mètres.

Les portions existantes non nécessaires seront démolies pour des contraintes d'exploitation et de sécurité de SNCF Réseau soit : 34 mètres pour le quai 1, 38 mètres pour le quai 2 et 21 mètres pour le quai 3.

CALENDRIER DE REALISATION

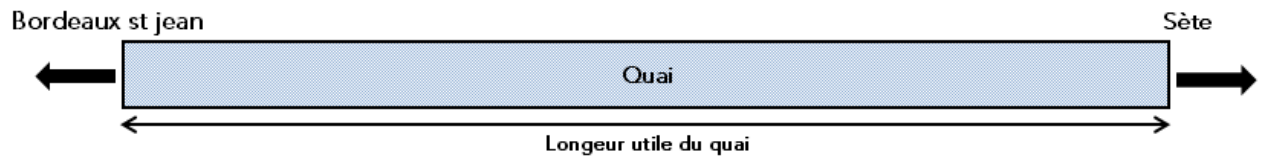
- **Avril 2018 : rédaction des DCE**
- **Juillet 2018 : passation des marchés**
- **Novembre 2018 : notifications et études exécutions**
- **Janvier 2019 : démarrage des travaux**
- **Juin 2019 : Mise en service**

La réalisation des travaux est prévue sur 6 mois de début janvier 2019 et fin juin 2019, sans fermeture de la gare.

Le principe retenu pour les travaux de rehaussement de quai consiste à réaliser les travaux de nuit par ½ quai, lors des interceptions temporaires de circulation, pour maintenir l'accès aux trains des voyageurs en journée.

Le principe de phasage envisagé pour répondre à cet objectif est représenté sur le schéma ci-dessous :

Configuration actuelle



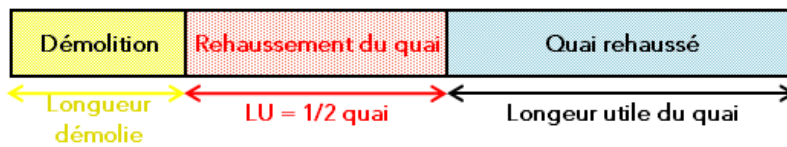
Phase 1 : Travaux de nuit

Travaux de réhaussement et de démolitions sur une 1/2 longueur du quai futur



Phase 2 : Travaux de nuit

Travaux de réhaussement et de démolition sur la seconde 1/2 longueur du quai futur



Configuration future

Phase 3 : Travaux de nuit

Travaux de finition du quai

