

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

7 JUILLET 2025

DELIBERATION

Programme 0702 - Infrastructures de mobilités

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 27 juin 2025, s'est réunie le 7 juillet 2025 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région Bretagne à Rennes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu la délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu l'ensemble des délibérations précisant les modalités d'intervention des dispositifs actuels de la Région ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DÉCIDE

Madame Alexandra GUILLORE et Madame Gaëlle NICOLAS ne prennent pas part au vote concernant les conventions relatives aux études sur la ligne Brest - Quimper dans le cadre du CPER

A l'unanimité

En section d'investissement :

- **d'AFFECTER** sur le montant d'autorisation de programme disponible, un crédit de 1 828 322,55 € pour le financement des opérations figurant en annexe ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement de l'étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton) - Périmètre nœud de Rennes, avec l'État, le Département d'Ille et Vilaine, le Département des Côtes d'Armor, le Département du Finistère, le Département du Morbihan, Rennes Métropole, Brest Métropole Océane et SNCF Réseau, telle qu'elle figure en annexe 1 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement de l'étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton) - Périmètre Redon-Quimper, avec l'État, le Département du Finistère, le Département du Morbihan, Quimper Bretagne Occidentale, Vannes Agglomération, Lorient Agglomération, AQTA, Concarneau Cornouaille Agglomération, Quimperlé Communauté et SNCF Réseau, telle qu'elle figure en annexe 2 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de l'étude prospective d'évolution des offres de mobilités sur l'axe Brest - Quimper, avec l'État, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale, Brest Métropole, le Pays de Landerneau-Daoulas, la Presqu'île de Crozon-Aulne maritime et la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay, telle qu'elle figure en annexe 3 ;

- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement de l'étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton) - Périmètre Brest-Quimper, avec l'État, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale, Brest Métropole Océane, le Pays de Landerneau-Daoulas, la Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay et SNCF Réseau, telle qu'elle figure en annexe 4 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement de la phase APO et ACT de mise en accessibilité PMR des quais et du souterrain de la gare de Chateaubourg, avec l'Etat et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 5 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des études AVP et PRO portant sur l'allongement des quais de la gare de Saint Germain Sur Ille, avec l'Etat et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 6 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des études PRO (Programme PHQ et/ou VHQ) pour l'allongement de quais permettant d'accueillir en sécurité les trains sur 6 sites prioritaires, avec l'Etat et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 7 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement - phase REA d'amélioration de l'accessibilité PMR sur les quais et le passage souterrain voyageurs de la gare de Vitré, avec l'Etat et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 8 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement – phase REA pour l'amélioration de l'accessibilité PMR dans le hall du bâtiment voyageurs de la gare de Vitré, avec SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 9 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des travaux d'aménagement des abords de la gare de Bruz, avec Rennes Métropole, telle qu'elle figure en annexe 10 ;
- **d'APPROUVER** les termes du Contrat de performance, avec SNCF Gares & Connexions, tel qu'il figure en annexe 11 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°3 à la convention entre la Région Bretagne et SNCF VOYAGEURS relative au financement de l'opération mi-vie et modernisation des rames AGC, tel qu'il figure en annexe 12 ;

En section de fonctionnement :

- **D'AFFECTER** sur le montant d'autorisation d'engagement disponible, un crédit de 11 600 € pour le financement de l'opération figurant en annexe ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de partenariat de collaboration de recherche entre la Région Bretagne et l'Université Rennes 2 pour l'étude de l'intermodalité aux abords des gares en Bretagne, telle qu'elle figure en annexe 13.

Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD



Convention relative au financement d'une étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton)

Périmètre nœud de Rennes

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'État en région Bretagne, ministère des transports, représenté par **Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN, Préfet de la région Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine,**

Ci-après désigné « **L'État** »

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes Cedex, représentée par **Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente n°25_702_05 en date du 7 juillet 2025,

Ci-après désignée « **La Région** »

Le Département de l'Ille et Vilaine, dont le siège social se situe au 1 avenue de la préfecture, 35000 Rennes, représenté par **Monsieur Jean-Luc CHENUT, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du xx/xx/2025,

Ci-après désigné « **le Département de l'Ille et Vilaine** »

Le Département des Côtes d'Armor, dont le siège social se situe au 9 place du général De Gaulle, 22000 St-Brieuc, représenté par **Monsieur Christian COAIL, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du 23/06/2025,

Ci-après désigné « **le Département des Côtes d'Armor** »

Le Département du Finistère dont le siège se situe 32 boulevard Dupleix, 29196 Quimper Cedex, représenté par **Monsieur Maël de CALAN, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du 07/07/2025,

Ci-après désigné « **le Département du Finistère** »

Le Département du Morbihan dont le siège se situe 2 rue de St-Tropez 56009 Vannes Cedex, représenté par **Monsieur David LAPPARTIENT, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération de la Commission permanente en date du 30/06/2025,

Ci-après désigné « **le Département du Morbihan** »

Rennes Métropole, représentée **Madame Nathalie APPÉRÉ, sa Présidente**, agissant en cette qualité en vertu de la décision du bureau métropolitain en date du xx/xx/2025,

Ci-après désignée « **Rennes Métropole** »

Brest Métropole, dont le siège social se situe 24 rue Coat ar Gueven, 29200 Brest, représentée par **Monsieur François CUILLANDRE, son Président**, agissant en cette qualité en vertu de la délibération du Conseil de métropole en date du 27/06/2025,

ci-après désignée « **Brest Métropole** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001, 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Monsieur Frédéric ETEVE**, son directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

L'État, la Région, le Département d'Ille et Vilaine, le Département des Côtes d'Armor, le Département du Finistère, le Département du Morbihan, Rennes Métropole, Brest Métropole et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- le code général des collectivités territoriales
- le code des transports,
- le code de la commande publique,
- la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024
- la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- le contrat de plan Etat – Région 2021 – 2027 Bretagne et son avenant en matière de mobilité pour la période 2023 – 2027, signé le 1 juillet 2024
- la délibération de la Commission permanente n°25_702_05 en date du 7 juillet 2025 approuvant les termes de la présente convention de financement et autorisant le Président du Conseil régional à la signer,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental du Finistère** en date du 07/07/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental des Côtes d'Armor** en date du 23/06/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental du Morbihan** en date du 30/06/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine** en date du /2025 autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération du Conseil de métropole de **Brest métropole** en date du 27/06/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- la décision du bureau métropolitain de **Rennes Métropole** en date du /2025 autorisant la signature de la présente convention,

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. MAITRISE D’OUVRAGE	7
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	7
3.1 PERIMETRE DE L’ETUDE.....	7
3.2 CADRE GENERAL DES ETUDES SOCLES	8
3.3 CONTENU DE L’ETUDE.....	10
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION	11
ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE L’OPÉRATION	11
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L’OPERATION	11
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	11
6.1.1 Coût de l’opération aux conditions économiques de référence.....	11
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	11
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	12
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	12
7.1 MODALITES D’APPELS DE FONDS	12
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	13
7.3 IDENTIFICATION	14
7.4 MODALITES DE TRANSMISSION DES FACTURES	15
7.5 DELAIS DE CADUCITE	16
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS	16
ARTICLE 9. COMMUNICATION	17

ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)

ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel de l’opération

ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La région Bretagne s'enorgueillit d'un aménagement équilibré, reposant sur un maillage dense de villes moyennes, bénéficiant du rayonnement de ses deux métropoles et d'un chapelet de petites villes représentant autant de pôles de centralité. Si, comme partout ailleurs, la périurbanisation s'est développée et certaines concentrations se sont accrues, ce maillage unique façonne à sa manière les paysages de la région, son modèle de développement, la spatialisation de ses activités, la vie quotidienne de ses citoyens, mais aussi leurs déplacements.

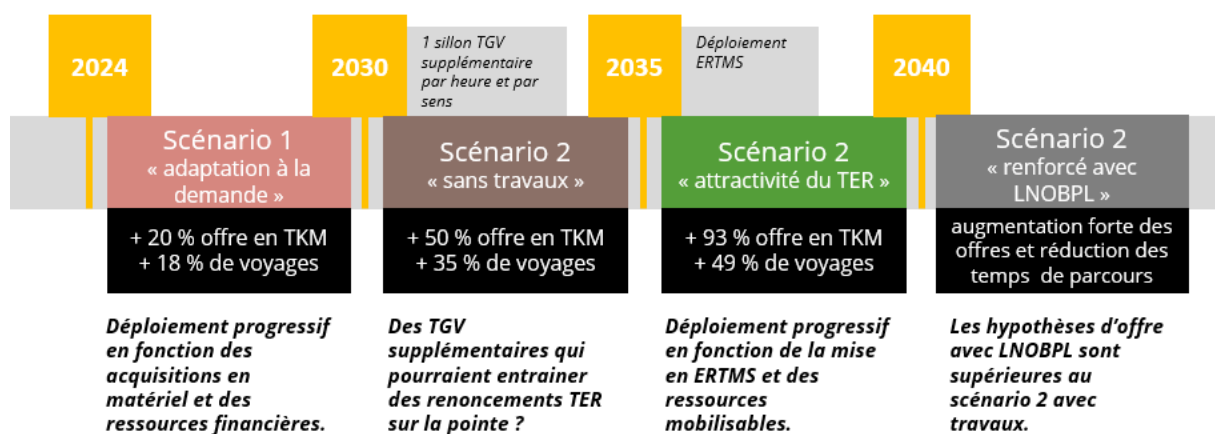
L'enjeu de modernisation des systèmes de mobilités, de leur décarbonation, de l'amélioration de la qualité de l'offre et de son accessibilité sociale est crucial pour préserver conforter, et adapter le modèle breton.

C'est la convergence de vue sur la réalité et l'importance de ces défis et l'attachement commun à ce qui fait la force du modèle breton, qui conduit les collectivités de Bretagne à partager une ambition forte pour la construction et la mise en œuvre d'un système régional de mobilités, résultant d'une mise en cohérence des stratégies, des offres et des investissements de tous les acteurs au premier rang desquels les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

C'est ce qui conduit ces mêmes collectivités à se saisir avec volontarisme de l'appel à projet national pour la construction d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain), pour proposer un modèle original, propre à une région singulière.

En proposant un SERM régional, les collectivités bretonnes dessinent un système cohérent à même de renforcer la structuration de leur modèle de développement, mais également le modèle le plus adapté aux réalités territoriales bretonnes et, donc celui qui aura le plus de chance de prospérer, de réussir et de répondre aux objectifs prévus par la loi.

Dans ce cadre, la Région a retenu des grands principes d'évolution de l'offre de transport à moyen et long termes, avec des objectifs ambitieux de niveau de fréquence par missions aboutissant à une trajectoire de développement progressif de l'offre : +20% à horizon 2030, +50% à horizon 2035, +100% à horizon 2040.



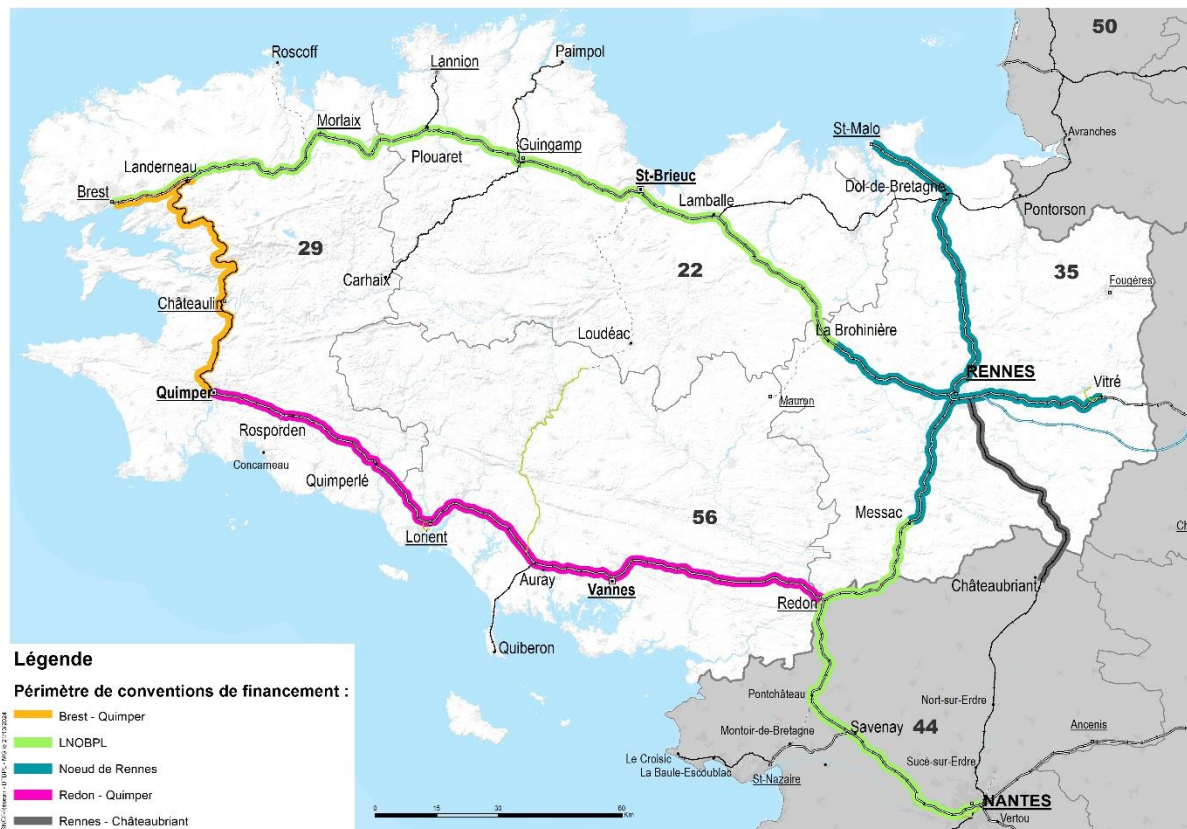
TKM = Trains x Kilomètres

Pour atteindre ces objectifs, il convient d'identifier les conditions de faisabilité de ces évolutions du plan de transport à chacun des horizons, sur l'ensemble du territoire, notamment en termes d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Pour cela, l'ensemble des partenaires décide de lancer des études d'opportunité afin de définir les investissements nécessaires et suffisants pour répondre à ces évolutions d'offre de transport, en intégrant à la fois les circulations régionales, mais aussi les dessertes à longue distance ainsi que les circulations fret.

Afin de couvrir l'ensemble du périmètre régional, de permettre un traitement homogène et simultané par la même équipe d'étude de toutes les branches et axes du territoire et de faciliter la gestion des interfaces, cette étude d'opportunité est couverte par plusieurs conventions de financement, dont la convention présente, couvrant une partie du territoire (le nœud ferroviaire de Rennes).

Les lignes suivantes sont étudiées dans le cadre des autres conventions de financement :

- Conventions LNOBPL
 - o Rennes-Brest
 - o Rennes-Redon
- Convention Redon - Quimper
 - o Ligne de Redon à Quimper
- Convention Rennes-Châteaubriant :
 - o Rennes-Châteaubriant
- Convention spécifique Brest-Quimper
 - o Landerneau-Quimper



Les conclusions de l'ensemble de ces études seront régulièrement partagées dans le cadre de la plateforme Atlantique, après validation auprès de la Région Bretagne.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude d'opportunité et les engagements réciproques de chacune des Parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement et de réalisation de ces études.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales (version du 15/03/2018)**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

Par dérogation à l'article 3 des **Conditions générales (Annexe 1)**, les annexes, outre cette dernière, dans le cadre de la présente convention, sont intitulées comme suit :

- **Annexe 2** **Détail du coût de l'étude d'opportunité**
- **Annexe 3** **Echéancier prévisionnel des appels de fonds**
- **Annexe 4** **Détail des coûts estimatifs**

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau, en charge du développement du Réseau ferré national, assure la maîtrise d'ouvrage des études décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

- La ligne concernée par cette étude est le **nœud ferroviaire de Rennes**.

Cette étude sur le nœud ferroviaire de Rennes sera réalisée en parallèle des études des autres axes, sur la même plateforme de modélisation et avec la même équipe. Des réunions de travail techniques communes seront organisées.

Cette organisation permettra d'avoir une vision globale, de faciliter le traitement des interfaces et de gérer les itérations entre les études.

Pour l'ensemble de ces études, les accroches horaires des dessertes interrégionales et des trains à grande vitesse (TAGV) sont considérées comme invariantes et conformes au réticulaire "15 sillons" (trame 1 à horizon 2035 après mise en œuvre d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur la ligne Paris-Cortalain et trame 2 à horizon 2040 après mise en œuvre d'ERTMS sur le réseau classique), en limite de la région Bretagne afin de ne pas engendrer de conséquences dans les autres nœuds.

L'infrastructure de référence est l'infrastructure ferroviaire actuelle avec la prise en compte des évolutions d'infrastructures déjà actées :

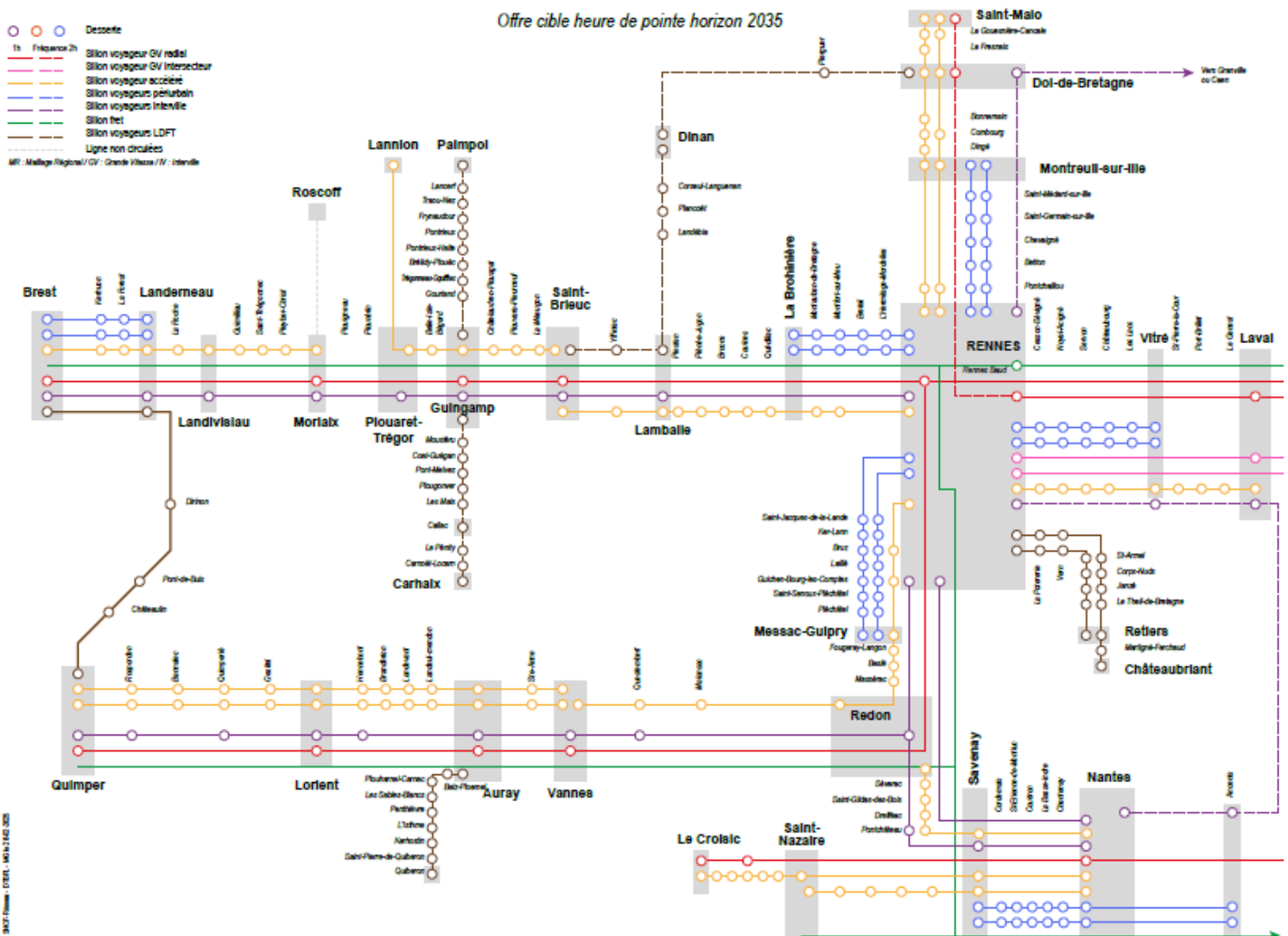
- Régénération du poste 2 à Rennes ;
- Adaptation des interfaces entre le technicentre de Rennes et le RFN ;
- Création d'un 6° quai en gare de Rennes ;
- Sortie directe du faisceau de Baud.

3.2 Cadre général des études socles

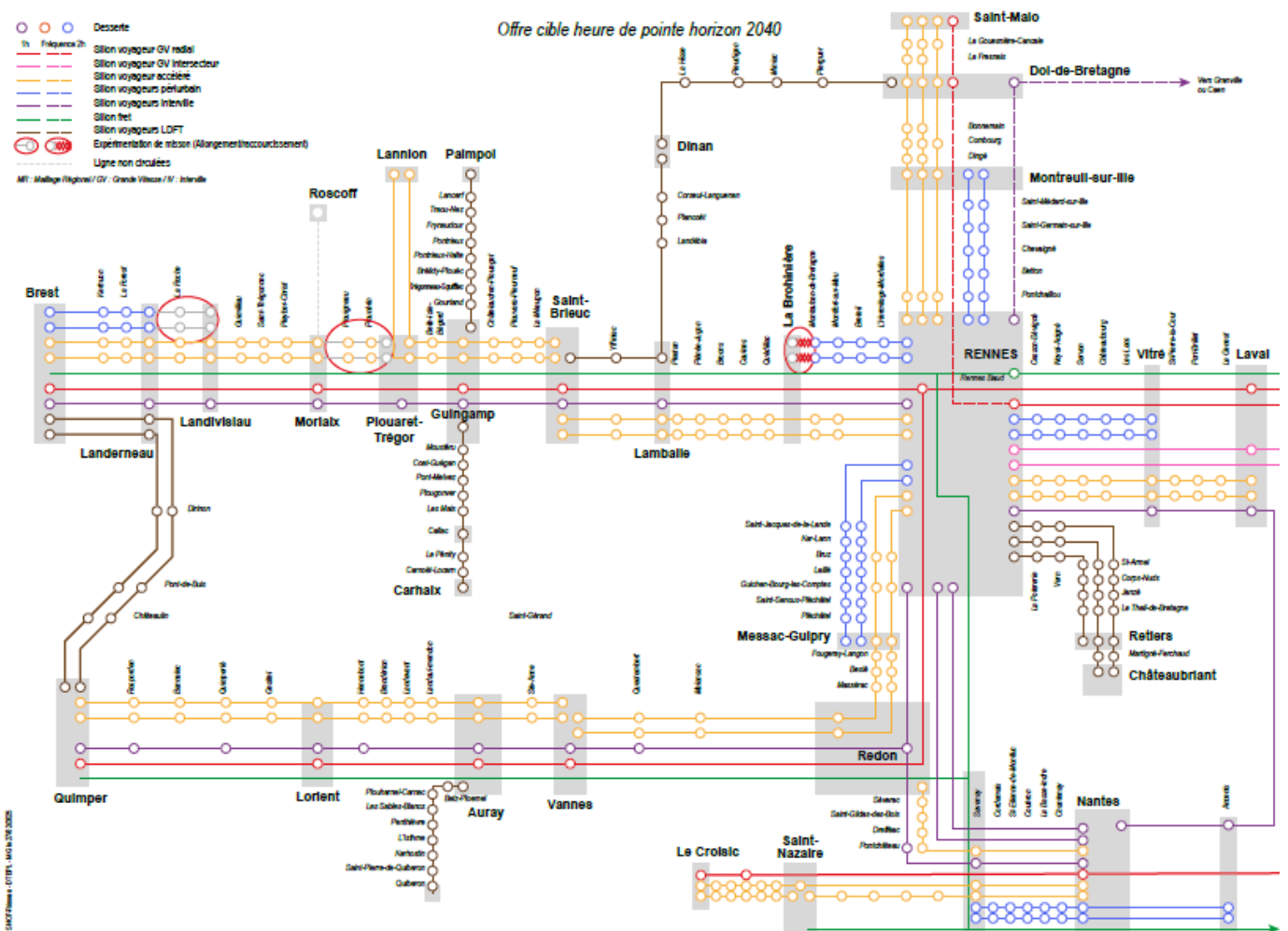
La Région Bretagne a validé 2 scénarios d'évolution de l'offre régionale sur deux horizons de temps à mettre en œuvre progressivement :

- Le scénario « **+50% de TER (horizon 2035)** »
 - Le scénario « **+100% de TER (horizon 2040)** »,
- **Le scénario « +50% de TER (horizon 2035) »** est le premier scénario à étudier. Il correspond à une reprise de la desserte actuelle avec des activations supplémentaires en journée permettant d'atteindre ce niveau de croissance (+50 % de train.km).

Ce scénario correspond au modèle de flux ci-après :



Le scénario « +100% de TER (horizon 2040) » est le scénario de développement du SERM breton (Service Express Régional Métropolitain). Il comprend des augmentations significatives d'offre sur toutes les périodes de la journée, y compris en heures de pointes. Il correspond au modèle de flux ci-dessous



Les études d'opportunité doivent permettre d'étudier la faisabilité des offres ferroviaires TER cibles définies par la Région dans le cadre des différents scénarios d'évolution de l'offre régionale, ainsi que proposer les projets d'aménagement conditionnant l'atteinte de ces cibles. Dans le cas où les aménagements identifiés se révèlent infaisables ou inatteignables, des adaptations à l'offre cible seront proposées, accompagnées d'aménagements correspondant davantage aux attentes en termes de faisabilité et de soutenabilité financière. Il s'agit donc de déterminer des évolutions du diptyque Offre / Infra dans une démarche système (analyse des impacts et des conséquences, y compris sur les volets matériels roulants et Gares & Connexions), avec des évolutions par palier.

Elles se décomposent en trois étapes :

1. Elaboration du cahier des hypothèses

Cette étape a pour objectif de s'approprier et de consolider les expressions de besoin cible de l'offre de transport, à chacun des horizons et de définir les hypothèses d'offre et d'infrastructures, ainsi que les caractéristiques des flux ferroviaires exogènes (TGV, fret, TET, TER, services librement organisés, ...).

2. Conception des trames 2h (heures de pointe) du scénario « + 50% de TER (horizon 2035) »

Quelques tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire et à analyser la pertinence de leur réalisation.

3. Conception des trames 2h (heures de pointe) du scénario « + 100 TER (horizon 2040) » et caractérisation des nouveaux aménagements associés

De la même façon, plusieurs tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire, en termes de gains de trafic et à analyser la pertinence de leur réalisation.

Il s'agira d'identifier les limites capacitaires de l'infrastructure ferroviaire après projection de la desserte cible de ce scénario et de lister un relevé des conflits en ligne et en gare et leurs causes.

A partir de ces éléments, des solutions de résolution de ces conflits pourront être identifiées et testées (adaptation d'offre et / ou adaptation d'infrastructures), par itération. L'objectif de cette étape est de définir la liste des aménagements d'infrastructures nécessaires strictement à la réalisation de l'offre cible du scénario « + 100% TER » leur consistance (programme) et l'estimation du coût de chaque opération (sur la base de ratios), leur apport en termes de trafic, afin de pouvoir identifier leur ratio « plus-value en termes de desserte » / coûts.

Les éléments de définition des aménagements d'infrastructure seront d'un niveau de définition suffisant pour engager par la suite des études préliminaires.

SNCF Réseau proposera également un calendrier de réalisation des dites opérations et en tenant compte des opérations traitées en parallèle sur les autres périmètres de la région Bretagne (y compris LNOBPL qui porte à la fois des aménagements de modernisation et des projets de lignes nouvelles).

3.3 Contenu de l'étude

Sur le même modèle que l'ensemble des études socles, l'étude d'exploitation Nœud de Rennes comprend notamment une première étape de fiabilisation des hypothèses, une analyse des scénarios à horizon 2035 et une analyse des scénarios 2040.

Pour chaque scénario, les réticulaires (heures de pointes et heures creuses) ainsi que les GET et GOV (Graphiques Espace Temps et Graphiques d'Occupation des Voies) seront fournis. Une évaluation du parc de matériel nécessaire sera également précisée tout comme les éventuels impacts en termes de quais et de sécurité aux passages à niveau.

Une étude de faisabilité et de coût des infrastructures nécessaires pour chaque scénario sera réalisée. Un dossier sera remis pour chaque infrastructure étudiée.

- Les aménagements ciblés pourraient être les suivants :
 - Adaptations du plan de voie en avant-gare de Rennes (permettant des gains capacitaires ou d'améliorer la fluidité des circulations)
 - Aménagements des terminus techniques (par exemple, transformation en terminus central, aménagement des remisages, y compris sur le périmètre Gares & Connexions) : Vitré – La Brohinière ou Montauban – Messac – Montreuil – Saint Malo
 - Mise en ERTMS de l'ensemble du périmètre, y compris jusqu'à St-Malo (y compris les conséquences de la mise sous CCR (Commande Centralisée du Réseau) des postes de voies principales et les conséquences de la mise en ERTMS sur les LDFT – Lignes de Desserte Fine du Territoire – adjacentes)
 - Création ou adaptation de voies d'évitement pour le fret

En parallèle, une analyse des impacts des évolutions d'offre sera menée sur les PN (Passages à Niveau), avec pour objectif d'identifier les effets de seuils qui nécessiteraient réglementairement d'éventuelles suppressions ou aménagements, qu'il faudrait intégrer dans la feuille de route, pour répondre à la demande de l'amélioration de la sécurité et de la régularité. En premier lieu, sera réalisé un diagnostic dit « Criti'PN » en application de la méthodologie des études sur les passages à niveau dans les SERM. Une fiche risque sera établie pour chaque passage à niveau associé à une matrice de criticité multi-dimensionnelle.

A la suite de l'analyse Criti-PN, les diagnostics réglementaires PN (dont l'objectif est notamment d'identifier des solutions de sécurisation avec les gestionnaires de voirie) seront mis à jour si la criticité dépasse le seuil maximal de 2000 et / ou une augmentation de 40% entre la situation de référence et la situation projet est constatée.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 24 mois à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF Réseau :

- L'étape 1 est prévue sur 2 mois (de M à M+1),
- L'étape 2 est prévue sur 8 mois (de M à M+8),
- L'étape 3 est prévue sur 14 mois (de M+9 à M+22).

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2** Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE L'OPÉRATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, le suivi technique des études est assuré à travers des réunions de travail assez fréquentes (rythme mensuel) portant sur l'ensemble de la région Bretagne. Ces réunions de travail pilotées par SNCF Réseau associent la Région et l'Etat, ainsi que SNCF Gares & Connexions au titre des modifications de leurs installations d'infrastructure dans les gares.

De la même façon, en complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, la vision globale à l'échelle du périmètre de la région Bretagne associant l'ensemble des collectivités sera mise en œuvre par la Région.

Le secrétariat des réunions est assuré par SNCF Réseau qui établit un projet de compte-rendu à l'issue de chaque réunion et en adresse par courriel un exemplaire à chacun des participants, après l'avoir soumis à leur accord préalable. L'absence de remarque au-delà d'un délai de 15 jours après la communication du projet de compte rendu vaut approbation de celui-ci.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude d'opportunité est fixée à **953 836 € HT aux conditions économiques d'août 2024**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 4**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 1 000 000 € courants HT.

Ces montants tiennent compte :

- indice ING pour le coût de l'intégralité du coût de l'étude
 - dernier indice connu : 12/2024 (134,5)
 - d'un taux d'indexation de l'ING de 2% en 2025 et 2026 et 2,2% pour 2027 et au-delà.

Il est précisé que SNCF Réseau ne supporte pas de risque financier lié à l'évolution constatée des indices, qui pourra, le cas échéant, être différente dans la réalité de l'hypothèse mentionnée ci-avant. Dans le cas d'une évolution à la hausse des indices de références retenus induisant un dépassement

des enveloppes financières, SNCF Réseau partagera avec les partenaires les marges de manœuvres pour rester dans l'enveloppe financière. En cas d'impossibilité, un avenant sera sollicité pour couvrir ce dépassement. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation

Toute modification de programme en qualité / coûts / délais et/ou prolongement de la durée de la convention fera l'objet d'un avenant afin d'en intégrer les impacts et leurs financements.

6.2 Plan de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement du Besoin de financement de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

SERM Breton - périmètre du nœud rennais Phase d'étude d'opportunité	Besoin de financement total	
	%	€ courants
Etat Bretagne	50,0000%	500 000,00 €
Région Bretagne	32,5000%	325 000,00 €
Département de l'Ille et Vilaine	2,9167%	29 166,67 €
Département des Côtes d'Armor	2,9167%	29 166,67 €
Département du Finistère	2,9167%	29 166,67 €
Département du Morbihan	2,9167%	29 166,67 €
Rennes Métropole	2,9167%	29 166,67 €
Brest Métropole Océane	2,9167%	29 166,67 €
Total	100,0000%	1 000 000 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude d'opportunité couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des phases ultérieures.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives à l'étude d'opportunité engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect du planning.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont les 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 études (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement des études).
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes sont effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Représentant de la Maîtrise d'Ouvrage de SNCF RÉSEAU, détaillant les prestations couvertes par l'acompte. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des

financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive), SNCF RÉSEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. SNCF Réseau procède selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 6.2.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3. Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre des comités techniques et financiers.

7.2 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 Bretagne	DREAL Bretagne L'Armorique 10 rue Maurice Fabre CS96515 35065 Rennes Cedex	Service Infrastructures Sécurité Transports	02 99 33 44 82 ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS21101 35711 Rennes Cedex 7	DITMO / SEFMCM	02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
Département de l'Ille et Vilaine	1, avenue de la Préfecture CS24218 35042 RENNES	Direction des Grands Travaux d'Infrastructure – Service Génie Civil	Les coordonnées de la personne référente seront fournies ultérieurement
Département des Côtes d'Armor	9 place du Général de Gaulle, CS 42371, 22023 Saint-Brieuc Cedex 1 Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer	Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer	02 96 62 80 16 contactdimm@cotesdarmor.fr
Département du Finistère	32 boulevard Dupleix CS 29029 29196 Quimper cedex	Direction des routes et infrastructures de déplacements	02 98 76 22 57 drid@finistere.fr
Département du Morbihan	2 rue de Saint-Tropez CS 82400 56009 VANNES Cedex	<i>A préciser</i>	<i>A préciser</i>

Rennes Métropole	Hôtel de Rennes Métropole 4 avenue Henri Fréville CS20723 35207 Rennes Cedex	Direction de la stratégie et du rayonnement métropolitain	02 99 83 63 40 dircove@rennesmetropole.fr
Brest Métropole	24 rue Coat ar Gueven, 29200 BREST	Service administration gestion du pôle économique et urbain	02 98 33 50 37 sag-eco-urbain@brest-metropole.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.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat Bretagne	130 010 002 000 17	FR 02 130 010 002
Région Bretagne	233 500 016 000 40	FR 102 335 000 16
Département de l'Ille et Vilaine	223 500 018 000 13	FR 79 223 500 018
Département des Côtes d'Armor	222 200 016 003 27	FR 55 222 200 016
Département du Finistère	222 900 011 000 16	FR 87 222 900 011
Département du Morbihan	175 600 014 000 13	FR 142 256 000 14
Rennes Métropole	243 500 139 001 89	FR 25 243 500 139
Brest Métropole	242 900 314 000 12	FR 94 242 900 314
SNCF Réseau	412 280 737 203 75	FR 734 122 807 37

Imputations propres à la DREAL :

Programme	Action	Sous- action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	1	0203-bret-e035	0203-41-01	020341NC35C1

Le comptable assignataire pour l'État est le Directeur Régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine.

Le service exécutant pour l'État est le Centre de gestion financière bloc 2 de la DRFIP Bretagne et d'Ille et Vilaine : CGFB200035.

7.4 Modalités de transmission des factures

Les factures d'appels de fonds seront adressées aux parties selon les modalités suivantes ⁽¹⁾ :

	Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire	Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par courrier postal
État (DREAL)	Transmission par courrier électronique à l'adresse de facturation			
Région Bretagne			Code service 167 N° SIRET 23350001600040	
Département d'Ille et Vilaine				
Département des Côtes d'Armor		Avec le code service TRANSP et le numéro d'engagement		
Département du Finistère		Code service 177 n° chorus		
Département du Morbihan				
Rennes Métropole				
Brest Métropole				

⁽¹⁾ *cocher et compléter les informations pour une des options proposées*

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

7.5 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** mentionnées en annexe 1, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs dans un délai de 48 mois à compter de la date d'achèvement des études exploratoires, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde et si les Parties ont averti le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 8. 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 Bretagne

DREAL Bretagne
Adresse : L'Armorique, 10 avenue Maurice Fabre CS96515, 35065 Rennes Cedex
Tél : 02 99 33 44 82
E-mail : ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Bretagne

Direction des Transports et des mobilités
Adresse : 283 avenue du Général Patton, CS21101, 35711 Rennes Cedex 7
Tél : 02 22 51 43 22
E-mail : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour le Département de l'Ille et Vilaine

Direction des Grands Travaux d'Infrastructures
Service Génie Civil
1, avenue de la Préfecture - CS CS24218 - 35042 RENNES
Tél :
Courriel :

Pour le Département des Côtes d'Armor

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
9 place du Général de Gaulle
CS 42371 / 22023 Saint-Brieuc Cedex 1
Tél : 02 96 62 80 16
Courriel : contactdimm@cotesdarmor.fr

Pour le Département du Finistère

Service / Adresse
Tél :
Courriel :

Pour le Département du Morbihan

Service / Adresse
Tél :
Courriel :

Pour Rennes Métropole

Direction des coopérations métropolitaines, de la veille territoriale et de l'évaluation
Adresse : 4, avenue Henri Fréville CS20723, 35207 Rennes Cedex 2
Tél : 02 99 86 63 40
E-mail : dircove@rennesmetropole.fr

Pour Brest Métropole

Service administration gestion du pôle économique et urbain
24 rue Coat ar Gueven
29200 BREST
Tél : 02 98 33 50 37
Courriel : sag-eco-urbain@brest-metropole.fr

Pour SNCF Réseau

Direction territoriale Bretagne – Pays de la Loire
1 rue Marcel Paul – Immeuble "Le Henner"
BP 34 112 - 44 041 Nantes Cedex 1
Tél : +33 (0)2 40 35 92 50
E-mail : maxime.boisson@reseau.sncf.fr / judith.berenguer-levraux@reseau.sncf.fr

ARTICLE 9. COMMUNICATION

Sans préjudice des conditions générales, l'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon visible le logo de chaque co-contractant. Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les signataires s'engagent à faire mention du financement des autres financeurs. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les signataires s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

Toute publication (y compris les communiqués de presse) spécifique aux travaux objets de la présente convention sera soumise pour approbation aux autres signataires.

Toute initiative médiatique (conférence de presse, etc.) ayant trait aux travaux objets de la présente convention se déroulera à une date convenue en accord avec l'ensemble des signataires. Cette obligation d'association prendra la forme d'échanges par courriers électroniques entre les signataires suivis d'un courrier officiel adressé dans un délai raisonnable invitant à participer aux dites opérations médiatiques.

Fait, en neuf exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour l'Etat Bretagne

Le Préfet de la région Bretagne

Pour la Région Bretagne

Le Président du Conseil régional de Bretagne

Pour le Département de l'Ille et Vilaine

Le Président du Conseil Départemental de l'Ille et Vilaine

Pour le Département des Côtes d'Armor

Le Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor

Pour le Département du Finistère

Le Président du Conseil Départemental du Finistère

Pour le Département du Morbihan

Le Président du Conseil Départemental du Morbihan

Pour Rennes Métropole

La Présidente de Rennes Métropole

Pour Brest Métropole

Le Président de Brest Métropole

Pour SNCF RÉSEAU

Le Directeur territorial Bretagne Pays de la Loire

ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)

ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL

SERM Breton - périmètre du nœud Rennais Phase d'étude d'opportunité	2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Cahier des hypothèses												
Analyse scénario + 50 % TER - horizon 2035												
Analyse scénario + 100 % TER - horizon 2040												

ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

SERM Breton - périmètre du nœud rennais Phase d'étude d'opportunité	Prévision d'appels de fond en € courants HT			
	2025	2026	2027	Total
Etat Bretagne	200 000,00 €	200 000,00 €	100 000,00 €	500 000,00 €
Région Bretagne	130 000,00 €	130 000,00 €	65 000,00 €	325 000,00 €
Département de l'Ille et Vilaine	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Département des Côtes d'Armor	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Département du Finistère	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Département du Morbihan	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Rennes Métropole	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Brest Métropole Océane	11 666,67 €	11 666,67 €	5 833,33 €	29 166,67 €
Total	400 000,00 €	400 000,00 €	200 000,00 €	1 000 000,00 €

ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs

SERM Breton - périmètre du nœud Rennais Phase d'étude d'opportunité	Coût estimatifs <i>(en € aux conditions économiques de août 2024)</i>	Coût estimatifs <i>(en € courants)</i>
Maîtrise d'œuvre (étude d'exploitation, étude de flux et étude de faisabilité technico-financière)	457 871 €	480 000 €
Etude de trafic	139 204 €	145 000 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage	205 088 €	215 000 €
Maîtrise d'ouvrage	114 468 €	120 000 €
Provision pour risques	37 206 €	40 000 €
TOTAL	953 836 €	1 000 000 €

<u>Hypothèses d'actualisation :</u>		
- actualisation selon l'indice ING		
- dernier indice connu ING : décembre 2024 (133,30)		
- taux indexation ING : 2 % en 2025 et en 2026 et 2,2 % au-delà		
- période de réalisation de l'étude préliminaire : 2025 à 2027		



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION.....	6
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION.....	6
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	6
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	8
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE.....	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION.....	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU.....	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS.....	10
7.1 DISPOSITIONS GENERALES.....	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	11
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS.....	12
8.1 REGIME DE TVA.....	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	14
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	14
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	14
ARTICLE 11. RESILIATION.....	15
ARTICLE 12. MODIFICATION.....	15
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION.....	15
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION.....	16
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....	17

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- 5. La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.*

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article

L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un évènement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout évènement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et 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 de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

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 (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN						Code BIC	
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.



Convention

relative au financement d'une étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton)

Périmètre Redon-Quimper

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat en région Bretagne, ministère chargé des transports, représenté par **Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN**, Préfet de la région Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine ;

Ci-après désigné « **L'Etat** »

La Région Bretagne, représentée par **Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « **La Région** »

Le Département du Finistère dont le siège se situe 32 boulevard Dupleix – 29196 QUIMPER Cedex, représenté par **Monsieur Maël de CALAN**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Le Département du Finistère** »

Le Département du Morbihan dont le siège se situe Hôtel du Département – 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 VANNES Cedex, représenté par **Monsieur David LAPPARTIENT**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Le Département du Morbihan** »

Quimper Bretagne Occidentale dont le siège se situe à l'hôtel de ville et d'agglomération, 44 place Saint-Corentin, 29107 Quimper, représenté par **Madame Isabelle ASSIH**, sa Présidente, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Quimper Bretagne Occidentale** »

Golfe du Morbihan Vannes Agglomération dont le siège se situe 30 rue Alfred Kastler, 56000 VANNES, représenté par **Monsieur David ROBO**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Vannes Agglomération** »

Lorient Agglomération dont le siège se situe Esplanade du Péristyle, 56314 LORIENT, représenté par **Monsieur Fabrice LOHER**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Lorient Agglomération** »

Auray Quiberon Terre Atlantique dont le siège se situe 40 rue du Danemark, 56400 AURAY, représenté par **Monsieur Philippe LE RAY**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **AQTA** »

Concarneau Cornouaille Agglomération dont le siège se situe 1 rue Victor Schoelcher, 29900 CONCARNEAU, représenté par **Monsieur Olivier BELLEC**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Concarneau Cornouaille Agglomération** »

Quimperlé Communauté dont le siège se situe 1 rue Andreï Sakharov, CS 20245, 29394 QUIMPERLÉ, représenté par **Monsieur Sébastien MIOSSEC**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Quimperlé Communauté** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Monsieur Frédéric ÉTÈVE**, directeur territorial Bretagne Pays de La Loire, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

L'État, la Région Bretagne, le Département du Finistère, le Département du Morbihan, Quimper Bretagne Occidentale, Vannes Agglomération, Lorient Agglomération, AQTA, Concarneau Cornouaille Agglomération, Quimperlé Communauté et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- Le contrat de plan État-Région de la région Bretagne 2021-2027 signé le 15 mars 2022,
- La délibération n°25_0702_05 de la commission permanente de la **Région** en date du 7 juillet 2025 autorisant la signature de la présente convention,
- La délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental du Finistère** en date du 07/07/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- La délibération de l'Assemblée Départementale du **Conseil Départemental du Morbihan** en date du 30/06/2025 autorisant la signature de la présente convention,
- La délibération de la commission du Conseil communautaire de **Quimper Bretagne Occidentale** en date du _____ autorisant la signature de la présente convention,
- La délibération de la commission du Conseil communautaire de **Vannes Agglomération** en date du _____ autorisant la signature de la présente convention,
- La délibération de la commission du Conseil communautaire de **Lorient Agglomération** en date du _____ autorisant la signature de la présente convention,
- la délibération du conseil communautaire d'**Auray Quiberon Terre Atlantique** du autorisant le Président à signer la présente convention,
- la délibération du conseil communautaire de **Concarneau Cornouaille Agglomération** du autorisant le Président à signer la présente convention,
- la délibération du conseil communautaire de **Quimperlé Communauté** du autorisant le Président à signer la présente convention,

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	8
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE	8
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....	8
3.1 PERIMETRE DE L'ETUDE.....	8
3.2 CADRE GENERAL DES ETUDES SOCLES	9
3.3 CONTENU SPECIFIQUE DE L'ETUDE REDON-QUIMPER.....	11
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	13
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION.....	13
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	13
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	13
6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	13
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	14
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	14
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS.....	15
7.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS	15
7.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	16
7.2 IDENTIFICATION	17
7.3 MODALITES DE TRANSMISSION DES FACTURES	18
7.4 DELAIS DE CADUCITE	20
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS	20
ARTICLE 9. COMMUNICATION	22
ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)	
ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération	
ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds	
ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La région Bretagne s'enorgueillit d'un aménagement équilibré, reposant sur un maillage dense de villes moyennes, bénéficiant du rayonnement de ses deux métropoles (sans omettre celui de Nantes) et d'un chapelet de petites villes représentant autant de pôles de centralité. Si, comme partout ailleurs, la périurbanisation s'est développée et certaines concentrations se sont accrues, ce maillage unique façonne à sa manière les paysages de la région, son modèle de développement, la spatialisation de ses activités, la vie quotidienne de ses citoyens, mais aussi leurs déplacements.

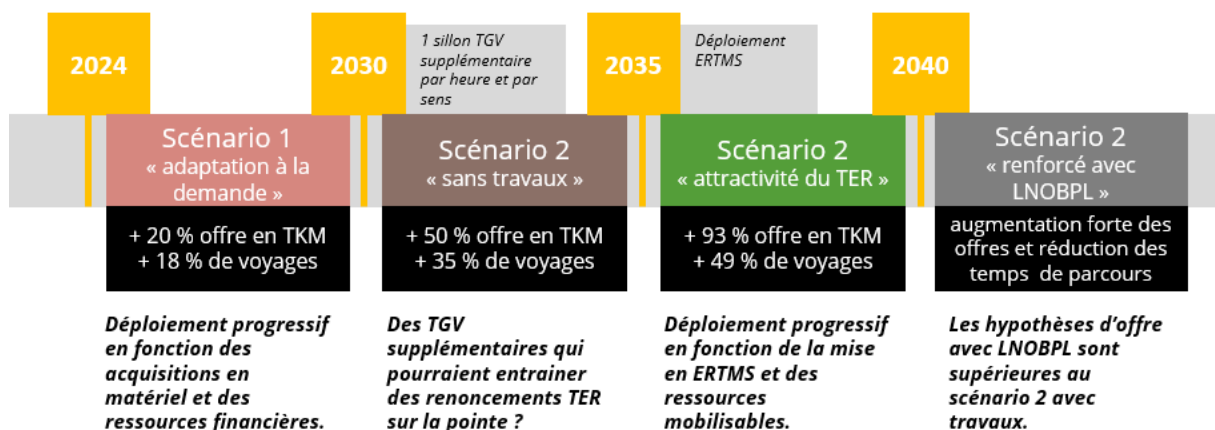
L'enjeu de modernisation des systèmes de mobilités, de leur décarbonation, de l'amélioration de la qualité de l'offre et de son accessibilité sociale est crucial pour préserver conforter, et adapter le modèle breton.

C'est la convergence de vue sur la réalité et l'importance de ces défis et l'attachement commun à ce qui fait la force du modèle breton, qui conduit les collectivités de Bretagne à partager une ambition forte pour la construction et la mise en œuvre d'un système régional de mobilités, résultant d'une mise en cohérence des stratégies, des offres et des investissements de tous les acteurs au premier rang desquels les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

C'est ce qui conduit ces mêmes collectivités à se saisir avec volontarisme de l'appel à projet national pour la construction d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain), pour proposer un modèle original, propre à une région singulière.

En proposant un SERM régional, les collectivités bretonnes dessinent un système cohérent à même de renforcer la structuration de leur modèle de développement, mais également le modèle le plus adapté aux réalités territoriales bretonnes et, donc celui qui aura le plus de chance de prospérer, de réussir et de répondre aux objectifs prévus par la loi.

Dans ce cadre, la Région a retenu des grands principes d'évolution de l'offre de transport à moyen et long termes, avec des objectifs ambitieux de niveau de fréquence par missions aboutissant à une trajectoire de développement progressif de l'offre : +20% à horizon 2030, +50% à horizon 2035, +100% à horizon 2040.



TKM = Trains x Kilomètres

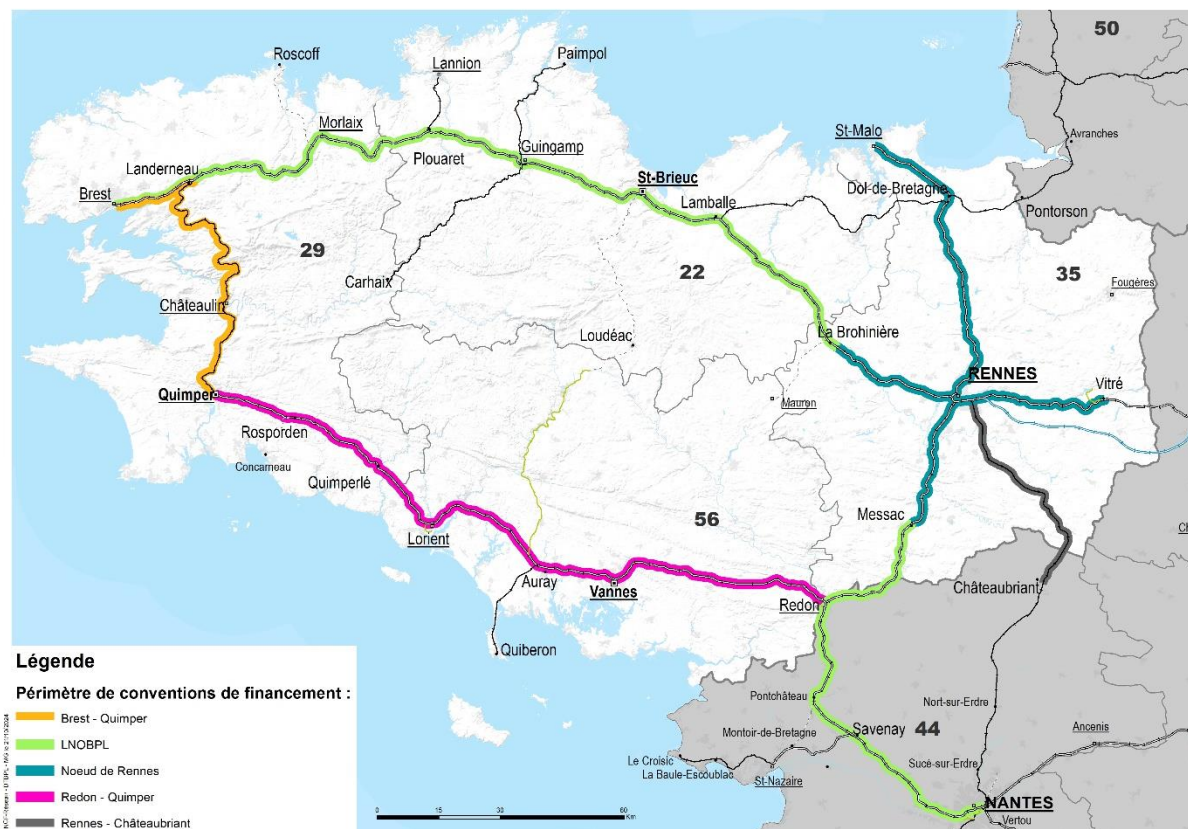
Pour atteindre ces objectifs, il convient d'identifier les conditions de faisabilité de ces évolutions du plan de transport à chacun des horizons, sur l'ensemble du territoire, notamment en termes d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Pour cela, l'ensemble des partenaires décide de lancer des études d'opportunité afin de définir les investissements nécessaires et suffisants pour répondre à ces évolutions

d'offre de transport, en intégrant à la fois les circulations régionales, mais aussi les dessertes à longue distance ainsi que les circulations fret.

Afin de couvrir l'ensemble du périmètre régional, de permettre un traitement homogène et simultané par la même équipe d'étude de toutes les branches et axes du territoire et de faciliter la gestion des interfaces, plusieurs conventions de financement doivent être conclues, dont la convention présente, couvrant une partie du territoire (Redon-Quimper).

Les lignes suivantes sont étudiées dans le cadre des autres conventions de financement :

- Conventions LNOBPL
 - o Rennes-Brest
 - o Rennes-Redon
- Convention Nœud de Rennes
 - o Rennes-St-Malo
 - o Rennes-Laval
- Convention Rennes-Châteaubriant :
 - o Rennes-Châteaubriant
- Convention spécifique Brest-Quimper
 - o Landerneau-Quimper



Les conclusions de l'ensemble de ces études seront régulièrement partagées dans le cadre de la plateforme Atlantique, après validation auprès de la Région Bretagne.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude d'opportunité et les engagements réciproques de chacune des Parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement et de réalisation de ces études.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales (version du 15/03/2018)**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

Par dérogation à l'article 3 des **Conditions générales (Annexe 1)**, les annexes, outre cette dernière, dans le cadre de la présente convention, sont intitulées comme suit :

- **Annexe 2** **Détail du coût de l'étude d'opportunité**
- **Annexe 3** **Echéancier prévisionnel des appels de fonds**
- **Annexe 4** **Détail des coûts estimatifs**

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau, en charge du développement du Réseau ferré national, assure la maîtrise d'ouvrage des études décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

La ligne concernée par cette étude est Redon-Quimper,

Cette étude sur l'axe Redon-Quimper sera réalisée en parallèle des études des autres axes, sur la même plateforme de modélisation et avec la même équipe. Des réunions de travail techniques communes seront organisées.

Cette organisation permettra d'avoir une vision globale, de faciliter le traitement des interfaces et de gérer les itérations entre les études.

Pour l'ensemble de ces études, les accroches horaires des dessertes interrégionales et des trains à grande vitesse (TAGV) sont considérées comme invariantes et conformes au réticulaire "15 sillons" (trame 1 à horizon 2035 après mise en œuvre d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur la ligne Paris-Cortalain et trame 2 à horizon 2040 après mise en œuvre d'ERTMS sur le réseau classique), en limite de la région Bretagne afin de ne pas engendrer de conséquences dans les autres nœuds.

L'infrastructure de référence est l'infrastructure ferroviaire actuelle avec la prise en compte des évolutions d'infrastructures déjà actées :

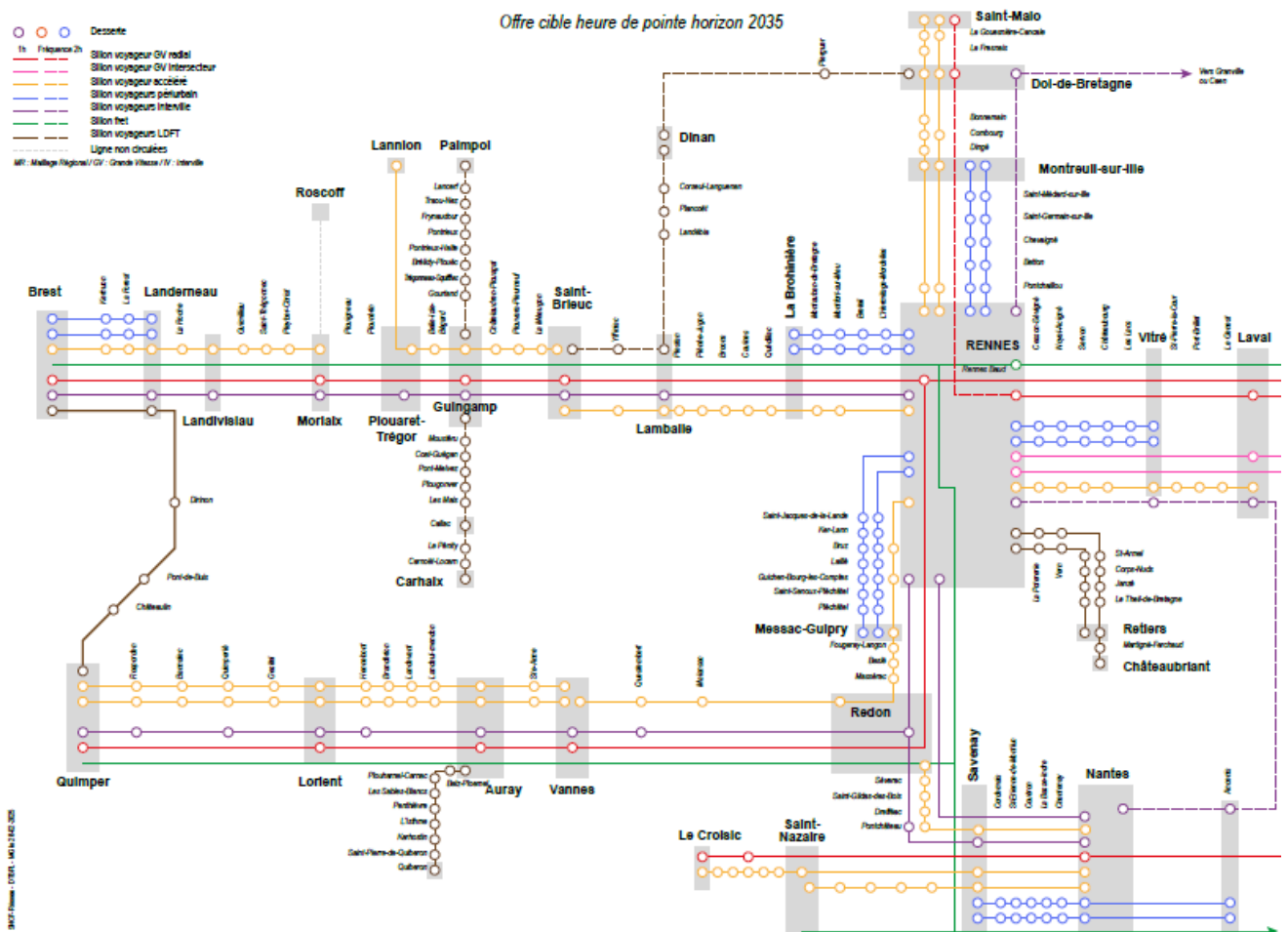
- Régénération du poste 2 à Rennes
- Adaptation des interfaces avec le technicentre de Rennes
- Création d'un 6° quai en gare de Rennes
- Sortie directe du faisceau de Baud

3.2 Cadre général des études soles

La Région Bretagne a validé 2 scénarios d'évolution de l'offre régionale sur deux horizons de temps (scénario « +50% de TER (horizon 2035) » et scénario « +100% de TER (horizon 2040) », à mettre en œuvre progressivement.

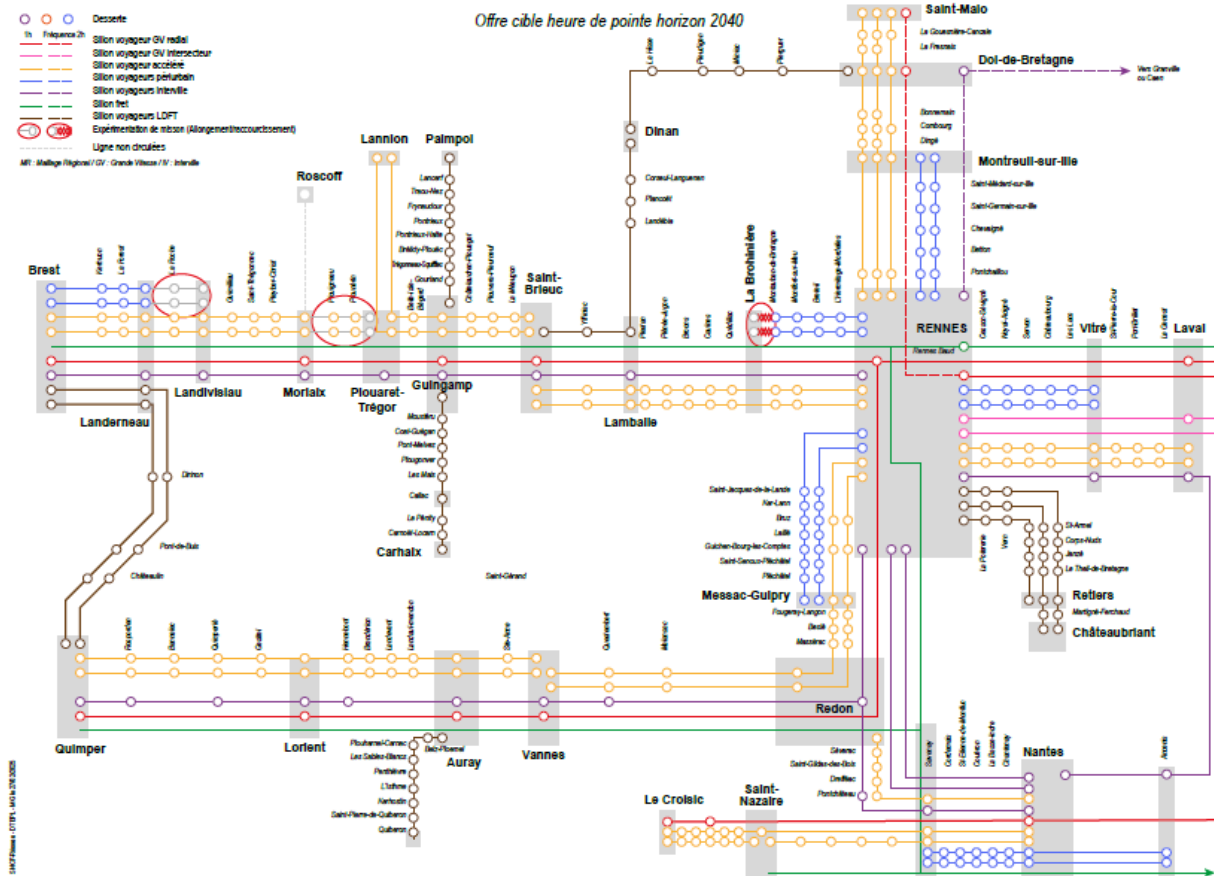
Le scénario « +50% de TER (horizon 2035) » est le premier scénario à étudier. Il correspond à peu près à une reprise de la desserte actuelle en heures de pointes avec des activations supplémentaires en flanc de pointes et en heures creuses permettant d'atteindre ce niveau de croissance.

Ce scénario correspond au modèle de flux ci-après



Le scénario « +100% de TER (horizon 2040) » est le scénario de développement du SERM breton (Service Express Régional Métropolitain). Il comprend des augmentations significatives d'offre sur

toutes les périodes de la journée, y compris en heures de pointes. Il correspond au modèle de flux ci-dessous



Les études d'opportunité doivent permettre d'étudier la faisabilité des offres ferroviaires TER cibles définies par l'AOT dans le cadre des différents scénarios d'évolution de l'offre régionale, ainsi que proposer les projets d'aménagement conditionnant l'atteinte de ces cibles. Dans le cas où les aménagements identifiés se révèlent infaisables ou inatteignables, des adaptations à l'offre cible seront proposées, accompagnées d'aménagements correspondant davantage aux attentes en termes de faisabilité et de soutenabilité financière. Il s'agit donc de déterminer des évolutions du diptyque Offre / Infra dans une démarche système (analyse des impacts et des conséquences, y compris sur les volets matériels roulants et Gares & Connexions), avec des évolutions par palier.

Elles se décomposent en trois étapes :

1. Elaboration du cahier des hypothèses

Cette étape a pour objectif de s'approprier et de consolider les expressions de besoin cible de l'offre de transport, à chacun des horizons et de définir les hypothèses d'offre et d'infrastructures, ainsi que les caractéristiques des flux ferroviaires exogènes (TGV, fret, TET, TER, services librement organisés, ...).

2. Conception des trames 2h (heures de pointe) à l'horizon 2035

Quelques tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire et à analyser la pertinence de leur réalisation.

3. Conception des trames 2h (heures de pointe) à l'horizon 2040, correspondant au scénario 2 après travaux et caractérisation des nouveaux aménagements associés

De la même façon, plusieurs tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire, en termes de gains de trafic et à analyser la pertinence de leur réalisation.

Il s'agira d'identifier les limites capacitaires de l'infrastructure ferroviaire après projection de la desserte cible du scénario 2 après travaux et de lister un relevé des conflits en ligne et en gare et leurs causes.

A partir de ces éléments, des solutions de résolution de ces conflits pourront être identifiées et testées (adaptation d'offre et / ou adaptation d'infrastructures), par itération.

L'objectif de cette étape est de définir la liste des aménagements d'infrastructures nécessaires strictement à la réalisation de l'offre cible du scénario 2 après travaux, leur consistance (programme) et l'estimation du coût de chaque opération (sur la base de ratios), leur apport en termes de trafic, afin de pouvoir identifier leur ratio « plus-value en termes de desserte » / coûts.

Les éléments de définition des aménagements d'infrastructure seront d'un niveau de définition suffisant pour engager par la suite des études préliminaires.

SNCF Réseau proposera également un calendrier de réalisation des dites opérations et en tenant compte des opérations traitées en parallèle sur les autres périmètres de la région Bretagne (y compris LNOBPL qui porte à la fois des aménagements de modernisation et des projets de lignes nouvelles).

3.3 Contenu de l'étude

Sur le même modèle que l'ensemble des études socles, l'étude d'exploitation Redon-Quimper comprend notamment une première étape de fiabilisation des hypothèses, une analyse des scénarios à horizon 2035 et une analyse des scénarios 2040.

Pour chaque scénario, les réticulaires (heures de pointes et heures creuses) ainsi que les GET et GOV (Graphiques Espace Temps et Graphiques d'Occupation des Voies) seront fournis. Une évaluation du parc de matériel nécessaire sera également précisée tout comme les éventuels impacts en termes de quais et de sécurité aux passages à niveau.

Une étude de faisabilité et de coût des infrastructures nécessaires pour chaque scénario sera réalisée. Un dossier sera remis pour chaque infrastructure étudiée.

Les aménagements ciblés pourraient être les suivants :

- Mise en œuvre du BAL Digital Redon-Quimper (Analyse de l'opportunité de faire cet aménagement en avance de phase par rapport à la mise en ERTMS)
- Mise en ERTMS de l'ensemble du périmètre Redon-Quimper (y compris les conséquences de la mise sous CCR (Commande Centralisée du Réseau) des postes de voies principales et les conséquences de la mise en ERTMS sur les LDFT (Lignes de Desserte Fine du Territoire) adjacentes)
- Adaptation des plans de voie Vannes, Lorient et Quimper (voies à quai supplémentaires, équipement en 2TMV-2 Trains sur une même voie, installations de remisage et optimisation des itinéraires des mouvements techniques), y compris sur le périmètre Gares & Connexions
- Création de nouvelles voies d'évitements pour le fret
- Adaptation du plan de voie d'Auray pour séparer les flux entre l'axe Sud et Auray-Quiberon
- Mise en œuvre de Next-Regio + Argos sur l'ensemble de la ligne Auray-Quiberon

Il est précisé que la réalisation des études d'exploitation décrite dans le présent paragraphe est intégrée dans le cadre du plateau commun déployé dans le cadre du CPER 2023-2027 (hors de l'assiette de la présente CoFi).

En parallèle, une analyse des impacts des évolutions d'offre sera menée sur les PN (Passages à Niveau) (46 PN concernés sur Redon-Quimper, 15 dans le Finistère et 35 dans le Morbihan), avec pour objectif d'identifier les effets de seuils qui nécessiteraient réglementairement d'éventuelles suppressions ou aménagements, qu'il faudrait intégrer dans la feuille de route.

Pour répondre à la demande de l'amélioration de la sécurité et de la régularité, il convient en conséquence d'analyser les risques des passages à niveau et d'étudier les pistes d'amélioration de la sécurité.

En premier lieu, sera réalisé un diagnostic dit « Criti'PN » en application de la méthodologie des études sur les passages à niveau dans les SERM

Une fiche risque sera établie pour chaque passage à niveau associé à une matrice de criticité multi-dimensionnelle.

A la suite de l'analyse Criti-PN, les diagnostics règlementaires PN (dont l'objectif est notamment d'identifier des solutions de sécurisation avec les gestionnaires de voirie) seront mis à jour si la criticité dépasse le seuil maximal de 2000 et / ou une augmentation de 40% entre la situation de référence et la situation projet est constatée.

Il s'agira de proposer un programme prévisionnel de sécurisation de l'ensemble des PN.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 21 mois à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF Réseau :

- L'étape 1 est prévue sur 2 mois (de M à M+1),
- L'étape 2 est prévue sur 8 mois (de M à M+8),
- L'étape 3 est prévue sur 12 mois (de M+9 à M+20).

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2** Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, le suivi technique des études est assuré à travers des réunions de travail assez fréquentes (rythme mensuel) portant sur l'ensemble de la région Bretagne. Ces réunions de travail pilotées par SNCF Réseau associent la Région et l'Etat, ainsi que SNCF Gares et Connexions au titre des modifications de leurs installations d'infrastructure dans les gares.

De la même façon, en complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, la vision globale à l'échelle du périmètre de la région Bretagne associant l'ensemble des collectivités sera mise en œuvre par la Région.

Le secrétariat des réunions est assuré par SNCF Réseau qui établit un projet de compte-rendu à l'issue de chaque réunion et en adresse par courriel un exemplaire à chacun des participants, après l'avoir soumis à leur accord préalable. L'absence de remarque au-delà d'un délai de 15 jours après la communication du projet de compte rendu vaut approbation de celui-ci.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude d'opportunité est fixée à 344 446 € HT aux conditions économiques **d'août 2024**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 4**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, l'indice retenu pour le calcul de l'indexation est l'indice ING (MOE et MOA). Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à 370 000 € courants HT.
 Ces montants tiennent compte :

- indice ING pour le coût des études
 - dernier indice connu : 12/2024 (134,5)
 - d'un taux d'indexation de l'ING de 2% en 2025 et 2026, et 2,2% pour 2027 et au-delà.

Il est précisé que SNCF Réseau ne supporte pas de risque financier lié à l'évolution constatée des indices, qui pourra, le cas échéant, être différente dans la réalité de l'hypothèse mentionnée ci-avant. Dans le cas d'une évolution à la hausse des indices de références retenus induisant un dépassement des enveloppes financières, SNCF Réseau partagera avec les partenaires les marges de manœuvres pour rester dans l'enveloppe financière. En cas d'impossibilité, un avenant sera sollicité pour couvrir ce dépassement. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation

Toute modification de programme en qualité / coûts / délais et/ou prolongement de la durée de la convention fera l'objet d'un avenant afin d'en intégrer les impacts et leurs financements.

6.2 Plan de financement

	Clé de financement % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Etat Bretagne	38,5000%	142 450,00 €
Région Bretagne	38,5000%	142 450,00 €
Département du Finistère	4,6000%	17 020,00 €
Département du Morbihan	4,6000%	17 020,00 €
Quimper Bretagne Occidentale	2,0700%	7 659,00 €
Vannes Agglomération	3,5880%	13 275,60 €
Lorient Agglomération	4,1400%	15 318,00 €
AQTA	1,7940%	6 637,80 €
Concarneau Cornouaille Agglomération	1,1040%	4 084,80 €
Quimperlé Communauté	1,1040%	4 084,80 €
TOTAL	100,0000%	370 000,00 €

Les Parties s'engagent à participer au financement du Besoin de financement de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage par les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études à réaliser dans la phase ultérieure du projet.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives à l'étude d'opportunité engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect du planning.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont les 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 études (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement des études).
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Représentant de la Maîtrise d'Ouvrage de SNCF RÉSEAU, détaillant les prestations couvertes par l'acompte. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive), SNCF RÉSEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. SNCF Réseau procède selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 6.2.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Le calendrier **prévisionnel** des appels de fonds figure en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre des comités techniques et financiers.

7.1 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 Bretagne	DREAL Bretagne 10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex	Service Infrastructures sécurité transport	02 99 33 44 82 ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS 21101 35711 Rennes cedex 7	Direction des transports et mobilités (DITMO)	02 99 27 97 38 Secretariat.transports@bretagne.bzh
Département du Finistère	32 boulevard Dupleix CS 29029 29196 Quimper cedex	Direction des routes et infrastructures de déplacements	02 98 76 22 57 drid@finistere.fr
Département du Morbihan	2 rue de Saint-Tropez CS 82400 56009 VANNES Cedex	A préciser	A préciser
Quimper Bretagne Occidentale	Hôtel de Ville et d'Agglomération 44, place Saint Corentin CS 26004 29107 Quimper Cedex	A préciser	A préciser
Vannes agglomération	30 rue Alfred Kastler, 56000 VANNES	A préciser	A préciser
Lorient agglomération	Esplanade du Péristyle 56314 LORIENT	A préciser	A préciser
Auray Quiberon Terre Atlantique	Auray Quiberon Terre Atlantique Porte Océane – 40 rue du Danemark – CS 70447 56404 AURAY Cedex	Direction Générale Adjointe Planification et Aménagement Territorial – Service Mobilités	mobilités@auray-quiberon.fr 02 97 29 18 69
Concarneau Cornouaille Agglomération	1 rue Victor Schoelcher 29900 CONCARNEAU	A préciser	A préciser
Quimperlé Communauté	1 rue Andreï Sakharov, CS 20245, 29394 QUIMPERLÉ	A préciser	A préciser
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.

7.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État (DREAL)	130 010002000 17	FR 0213001002
Région Bretagne	233 500 016 000 40	FR 10233500016
Département du Finistère	222 900 011 000 16	FR 87222900011
Département du Morbihan	175 600 014 000 13	FR 14225600014
Quimper Bretagne Occidentale	200 068 120 00019	FR 91200068120
Vannes agglomération	200 067 932 000 18	FR 12200067932
Lorient agglomération	200 042 174 000 90	FR 47200042174
Auray Quiberon Terre Atlantique	200 043 123 000 96	FR 81200043123
Concarneau Cornouaille Agglomération	242 900 769 00124	FR 04242900769
Quimperlé Communauté	242 900 694 00173	FR 70242900694
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73412280737

Imputations propres à la DREAL :

Programme	Action	Sous- action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	1	0203-bret-e035	0203-41-01	A compléter

Le comptable assignataire pour l'État est le Directeur Régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine.

Le service exécutant pour l'État est le Centre de gestion financière bloc 2 de la DRFIP Bretagne et d'Ille et Vilaine : CGFB200035.

7.3 Modalités de transmission des factures

Les factures d'appels de fonds seront adressées aux parties selon les modalités suivantes ⁽¹⁾ :

	Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire	Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par courrier postal
État (DREAL)	Transmission par courrier électronique à l'adresse de facturation			
Région Bretagne			Code service 167	
Département du Finistère		Code service 177 n° chorus		
Département du Morbihan				
Quimper Bretagne Occidentale				
Vannes Agglomération				
Lorient Agglomération				
Auray Quiberon Terre Atlantique				
Concarneau Cornouaille Agglomération				
Quimperlé Communauté				

⁽¹⁾ cocher et compléter les informations pour une des options proposées

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du

financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

7.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** mentionnées en **Annexe 1**, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs dans un délai de 48 mois à compter de la date d'achèvement des études exploratoires, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde et si les Parties ont averti le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 8. 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'État

DREAL Bretagne
Bâtiment l'Armorique
Service Infrastructures Sécurité Transports
10 rue Maurice Fabre, CS 96515, 35065 Rennes Cedex
Contact : Service IST
Tel : 02 99 33 44 82
Email : ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Bretagne

Direction des Transports et des Mobilités
283, avenue du général Patton, CS 21 10, 35711 RENNES cedex 7
Tél : 02 99 27 97 38
Email : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour le Département du Finistère

Direction des routes et infrastructures de déplacements
32 Boulevard Dupleix, CS 29029, 29 196 Quimper Cedex
Contact : à préciser
Tél : 02 98 76 22 57
Email : drid@finistere.fr

Pour le Département du Morbihan

2 rue de Saint-Tropez, CS 82400, 56009 VANNES Cedex
Contact : à préciser
Tél : à préciser
Email : à préciser

Pour Quimper Bretagne Occidentale

Hôtel de ville et d'agglomération
44 place Saint-Corentin, 29107 Quimper
Contact : Clément ANDRÉ

Tél : à préciser

Email : clement.andre@quimper.bzh; anne-claire.guillou@quimper-bretagne-occidentale.bzh

Pour Vannes Agglomération

30 rue Alfred Kastler, 56000 VANNES
Contact : Anne-Hélène LEGALL - ROUSSEAU

Tél : à préciser

Email : ah.rousseau@gmvagglo.bzh

Pour Lorient Agglomération

Esplanade du Péristyle, 56314 LORIENT cedex
Contact : Sandrine UGUEN

Tél : à préciser

Email : suguen@agglo-orient.fr

Pour Auray Quiberon Terre Atlantique

40 rue du Danemark, 56400 AURAY
Contact : Cécile DANIEL

Tél : à préciser

Email : cecile.daniel@auray-quiberon.fr

Pour Concarneau Cornouaille Agglomération

1 rue Victor Schoelcher, 29900 CONCARNEAU
Contact : Benoît BITHOREL

Tél : à préciser

Email : benoit.bithorel@cca.bzh

Pour Quimperlé Communauté

1 rue Andreï Sakharov, CS 20245, 29394 QUIMPERLÉ
Contact : Nicola BELLANGER

Tél : à préciser

Email : nicolas.bellanger@quimperle-co.bzh

Pour SNCF RÉSEAU

Direction territoriale Bretagne Pays de la Loire
Immeuble le Henner – 1 rue Marcel Paul
BP 34112 – 44071 NANTES cedex 1
Contact : Marc-Antoine Bertran de Balanda / Emmanuelle Malgorn
Tél : 02 49 09 52 37

Marc-antoine.bertrandebalanda@reseau.sncf.fr / emmanuelle.malgorn@reseau.sncf.fr

ARTICLE 9. COMMUNICATION

Sans préjudice des conditions générales, l'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon visible le logo de chaque co-contractant. Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les signataires s'engagent à faire mention du financement des autres financeurs. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les signataires s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

Toute publication (y compris les communiqués de presse) spécifique aux travaux objets de la présente convention sera soumise pour approbation aux autres signataires.

Toute initiative médiatique (conférence de presse, etc.) ayant trait aux travaux objets de la présente convention se déroulera à une date convenue en accord avec l'ensemble des signataires. Cette obligation d'association prendra la forme d'échanges par courriers électroniques entre les signataires suivis d'un courrier officiel adressé dans un délai raisonnable invitant à participer aux dites opérations médiatiques.

Fait en dix exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour l'Etat

Le préfet de la région Bretagne

Fait en dix exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour la Région

Le président de Région

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Fait en dix exemplaires originaux,

A Quimper, le

Pour le Département du Finistère

Le président

Maël de CALAN

Fait en dix exemplaires originaux,

A Vannes, le

Pour le Département du Morbihan

Le président

David LAPPARTIENT

Fait en dix exemplaires originaux,

A Quimper, le

Pour Quimper Bretagne Occidentale

La présidente

Isabelle ASSIH

Fait en dix exemplaires originaux,

A Vannes, le

Pour le Vannes Agglomération

Le président

David ROBO

Fait en dix exemplaires originaux,

A Lorient, le

Pour Lorient Agglomération

Le président

Fabrice LOHER

Fait en dix exemplaires originaux,

A Auray, le

Pour Auray Quiberon Terre Atlantique

Le président

Philippe LE RAY

Fait en dix exemplaires originaux,

A Concarneau, le

Pour Concarneau Cornouaille Agglomération

Le président

Olivier BELLEC

Fait en dix exemplaires originaux,

A Quimperlé, le

Pour Quimperlé Communauté

Le président

Sébastien MIOSSEC

Fait en dix exemplaires originaux,

A Nantes, le

Pour SNCF RÉSEAU

Le directeur territorial pour la Bretagne et les Pays de la Loire

Frédéric ÉTÈVE

**ANNEXE 2 :
CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION**

Etudes socles - Redon-Quimper	2025				2026			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Cahier des hypothèses								
Analyse Horizon 2035								
Analyse Horizon 2040								

ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des appels de fonds	2025	2026	2027	TOTAL
Etat Bretagne	56 980 €	71 225 €	14 245 €	142 450 €
Région Bretagne	56 980 €	71 225 €	14 245 €	142 450 €
Département du Finistère	6 808 €	8 510 €	1 702 €	17 020 €
Département du Morbihan	6 808 €	8 510 €	1 702 €	17 020 €
Quimper Bretagne Occidentale	3 064 €	3 830 €	766 €	7 659 €
Vannes Agglomération	5 310 €	6 638 €	1 328 €	13 276 €
Lorient Agglomération	6 127 €	7 659 €	1 532 €	15 318 €
AQTA	2 655 €	3 319 €	664 €	6 638 €
Concarneau Cornouaille Agglom	1 634 €	2 042 €	408 €	4 085 €
Quimperlé Communauté	1 634 €	2 042 €	408 €	4 085 €
TOTAL	148 000 €	185 000 €	37 000 €	370 000 €
	40%	50%	10%	100%

ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs

Le Coût Estimatif, au conditions économiques d'août 2024, est évalué à 344 446 HT, soit 370 000 € HT courants - Il est détaillé ci-dessous :

Etudes socles BZH - Redon-Quimper - Détail des coûts			
Description des missions	Montant en € constants CE 08/2024	Montant en € courants	Planification
Maîtrise d'ouvrage	148 949 €	160 000 €	de M à M+21
Etudes techniques	148 949 €	160 000 €	de M à M+21
Etudes de trafic	46 547 €	50 000 €	de M à M+21
Total	344 446 €	370 000 €	



ETUDE PROSPECTIVE D'EVOLUTION DES OFFRES DE MOBILITES SUR L'AXE BREST – QUIMPER

Convention de financement

ENTRE

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes CEDEX, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional de Bretagne, ci-après dénommée « La Région » ;

ET

L'Etat, représenté par M. Amaury de SAINT-QUENTIN, Préfet de la Région Bretagne, ci-après dénommé « l'Etat » ;

ET

Le Conseil départemental du Finistère, dont le siège se situe au 32 Boulevard Duplex, CS 29029, 29196 QUIMPER CEDEX, représenté par son Président, Monsieur Maël DE CALAN, Président du Conseil départemental, ci-après nommé « le Département du Finistère » ;

ET

La métropole de Brest Métropole, dont le siège se situe 24 rue Coat ar Gueven, CS 73826, 29238 BREST CEDEX 2, représentée par Monsieur François CUILLANDRE, Président de Brest Métropole, ci-après dénommée « Brest Métropole » ;

ET

La communauté d'agglomération de Quimper, dont le siège se situe 44 place Saint-Corentin, CS 26004, 29107 QUIMPER CEDEX, représentée par Madame Isabelle ASSIH, Présidente de la Communauté d'agglomération de Quimper, ci-après dénommée « Quimper Bretagne Occidentale » ;

ET

La communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas, dont le siège se situe Maison des Services Publics, 59 rue de Brest, BP 849, 29800 LANDERNEAU, représentée par Monsieur Patrick LECLERC, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau Daoulas, ci-après dénommée « Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau Daoulas » ;

ET

La communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime, dont le siège se situe Z.A. de Kerdanvez, BP 25, 29160 CROZON, représentée par Monsieur Mickaël KERNEIS, Président de la Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime, ci-après dénommée « Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime » ;

ET

La communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay, dont le siège se situe 9 rue Camille Danguillaume, CS 60043, 29150 CHÂTEAULIN, représentée par Madame Gaëlle NICOLAS, Présidente de la Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay, ci-après dénommée « Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay » ;

Vu

le Code Général des Collectivités Territoriales ;

le Code de la commande publique ;

le contrat de plan Etat – Région Bretagne 2021 – 2027 et son avenant en matière de mobilité pour la période 2023 – 2027, signé le 1^{er} juillet 2024 ;

la délibération de la Commission permanente du Conseil régional en date du 7 juillet 2025 n°25_0702_05 approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président du Conseil régional à la signer ;

la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président du Conseil départemental à la signer ;

la délibération du conseil métropolitain de Brest métropole en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de Brest métropole à la signer ;

la délibération du conseil d'agglomération de Quimper Bretagne occidentale en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant la Présidente de Quimper Bretagne Occidentale à la signer ;

la délibération du conseil d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas à la signer ;

la délibération du conseil d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas à la signer ;

la délibération du conseil communautaire de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de la communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime à la signer ;

la délibération du conseil communautaire de Pleyben-Châteaulin-Porzay en date du n°..... approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay à la signer ;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

En 2017, afin de pérenniser la ligne ferroviaire reliant Landerneau à Quimper, d'importants travaux ont été réalisés pour permettre une augmentation de l'offre (de 6 allers-retours à 8 allers-retours + 1 aller-retour Brest-Nantes).

Depuis lors, la Région Bretagne et ses partenaires ont partagé un certain nombre de constats sur le fonctionnement actuel de la ligne ferroviaire reliant Brest et Quimper, en lien avec l'ensemble des autres services de mobilité. En effet, malgré une amélioration de la production et de la régularité depuis 2022, l'insatisfaction de certains voyageurs demeure.

Aujourd'hui, une approche globale du paysage des mobilités est indispensable pour proposer des solutions et des services de mobilité les plus efficaces pour un plus grand nombre. Ces solutions doivent également répondre aux enjeux de décarbonation et de justice sociale. L'efficacité qui sera à mesurer pour chaque mode est le principal leitmotiv pour définir les mesures les plus adaptées, sans préjuger des modes à développer ou adapter (train, cars, bus, vélos, covoiturage ...) sans hiérarchisation préalable des différents modes.

Dans ce contexte, la Région Bretagne et ses partenaires vont engager une étude de besoin sur l'axe Brest – Quimper afin de répondre aux problématiques rencontrées localement sur les réseaux de transports organisés par les partenaires.

Cette réflexion prendra en compte tous les besoins et pratiques de mobilités et toutes les offres de mobilité existantes ou en projet sur l'axe Brest-Quimper. Du fait de la multiplicité des acteurs, l'approche multi partenariale relèvera une dimension particulière : outre la Région Bretagne, l'Etat et le groupe SNCF, le territoire d'étude sera composé de plusieurs AOM historiquement compétentes (Brest métropole et Quimper Bretagne Occidentale) et de plusieurs EPCI (CA du Pays de Landerneau Daoulas, CC Presqu'île de Crozon - Aulne Maritime, CC de Pleyben-Châteaulin-Porzay) ayant pris récemment la compétence. Ces acteurs, aux côtés de la Région Bretagne en tant que cheffe de file des mobilités, mettront en avant, à travers cette étude, des valeurs et des objectifs stratégiques pour répondre aux enjeux d'une mobilité plus durable et pour apporter des solutions efficaces sur les court, moyen et long termes.

Concernant l'État et la Région, il est à noter que le financement de cette étude provient d'une provision inscrite dans le cadre de l'avenant mobilité du contrat de Plan Etat – Région signé en juillet 2024.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions de partenariat financier de chacun des signataires de cette étude. Cette étude est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Bretagne. Ces conditions ne préjugent en aucun cas un éventuel cofinancement de la suite du projet, que ce soit pour des poursuites d'étude ou des travaux.

Article 2 : Objet de l'étude

La finalité de cette étude socio-économique et de potentiel sera de partager auprès de l'ensemble des acteurs du territoire des propositions pour améliorer l'attractivité des transports dans une logique de décarbonation. Pour cela, des scénarios seront construits puis évalués sur la base des potentiels identifiés au préalable.

Complémentaire à cette étude de besoin, sur le volet ferroviaire, une étude d'exploitation sera pilotée par SNCF Réseau, alimentée par les scénarios d'offre proposés par la présente étude de besoins. Elle permettra de confronter les hypothèses d'offre et les capacités de

l'infrastructure à développer ces offres. L'étude d'exploitation fera l'objet d'une autre convention de financement spécifique.

Cette étude sera conduite en deux phases successives :

Phase 1 (préfiguration) :

- 1/ Recueil des expressions de besoins et attentes des partenaires
- 2/ Finalisation d'un diagnostic des mobilités sur le périmètre d'étude

Phase 2 (étude socio-économique et de potentiel) :

- 1/ Identification des enjeux et besoins de mobilité / caractérisation des potentiels captables
- 2/ Définition des scénarios prospectifs d'offres de mobilités
- 3/ Evaluation des scénarios prospectifs

Article 3 : Dispositions financières

3.1. Estimation du coût des opérations

Le montant total de l'étude est de **127 100 € HT**

Le montant de la subvention de chaque signataire est un plafond et sera, le cas échéant, réduit au prorata des dépenses réelles justifiées. Toute éventuelle évolution à la hausse du coût d'étude (compléments, ajustements...) nécessitera la formalisation d'un avenant avec l'accord des partenaires.

3.2. Clé et montant de la participation de chaque signataire

Chacun des partenaires s'engage dans le cadre du projet décrit à l'article 2 de la présente convention, à accorder à la Région Bretagne une subvention dont le montant est déterminé ci-après :

Partenaire	Clé de financement	Montant en € (HT)
Etat	37,5 %	47 662,50
Région Bretagne	37,5 %	47 662,50
Département du Finistère	6,25 %	7 943,75
Brest métropole	6,25 %	7 943,75
Quimper Bretagne occidentale	6,25 %	7 943,75
Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas	2,0833%	2 647,87
Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime	2,0833%	2 647,87

Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin- Porzay	2,0833%	2 047,87
--	---------	----------

La subvention de chacun des partenaires sera versée en une fois, sur présentation d'un titre de recettes de la Région Bretagne accompagné d'un arrêté attributif de subvention pour le projet au bénéfice de la Région Bretagne.

La demande de versement de la subvention de chaque partenaire interviendra à l'achèvement de l'intégralité de l'étude sur présentation d'un relevé de dépenses réalisées.

3.3. Domiciliation de la facturation

Partenaire	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° de téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Bretagne L'Armorique 10 rue Maurice Fabre CS96515 35065 Rennes Cedex	Service Infrastructures Sécurité Transports	02 99 33 44 82 facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd .ist.drealbretagne@ developpementdurable. gouv.fr
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS21101 35711 Rennes Cedex 7	DITMO / SEFMCM	02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites @bretagne.bzh
Département du Finistère	32 boulevard Duplex CS 29029 29196 Quimper Cedex	Direction des routes et des infrastructures de déplacement	02 98 76 21 91 drid@finistere.fr
Brest métropole	24 rue Coat ar Gueven, CS 73826 – 29238 BREST cedex 2		
Quimper Bretagne occidentale	44, place Saint-Corentin, CS 26004 – 29107 QUIMPER cedex	DGAACVTE / Service Ressources	02-98-98-88-78 factures.voirie@quimper.bzh
Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas	Maison des Services Publics, 59, rue de Brest – BP 849 – 29800 LANDERNEAU	Pôle des Moyens Généraux / service Finances	comptabilite@capld.bzh
Communauté de communes	Z.A. de Kerdanvez – BP 25 – 29160 CROZON		

de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime			
Communauté de communes de Pleyben- Châteaulin- Porzay	9 rue Camille Danguillaume – CS 60043 – 29150 CHÂTEAULIN		

3.4. Modalités et versement de la subvention

La subvention due sera versée à la réception du titre de recette émis par la région Bretagne. La subvention accordée sera imputée au budget de la Région sur le programme 702.

3.5. Facturation et recouvrement

Le paiement sera effectué par virement bancaire au maître d'ouvrage, sur le compte suivant :

Titulaire du compte	PAIERIE REGIONALE DE BRETAGNE			
Identification nationale	CODE BANQUE 3001	CODE GUICHET 00682	N° COMPTE C 3540000000	CLE RIB 21
IBAN	FR92 3000 1006 82C3 5400 0000 021			
BIC associé	BDFEFRPPCCT			

Article 4 : Modification de la convention

Toute modification des termes de la présente convention, y compris de ses annexes, doit faire l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes formes et conditions que la présente convention, excepté pour les ajustements n'entraînant pas de modification de la valeur des paramètres (dépense subventionnable et taux).

Article 5 – Engagements de la collectivité

La Région Bretagne s'engage à utiliser la subvention pour la seule réalisation de l'opération pour laquelle la subvention est octroyée et à mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition. Elle s'engage à ne pas employer tout ou partie de la subvention reçue de chacun des partenaires au profit d'un autre organisme privé, association, société ou œuvre.

Elle accepte que la subvention ne puisse en aucun cas donner lieu à profit et qu'elle soit limitée au montant nécessaire pour équilibrer les recettes et les dépenses de l'opération.

Elle est seule responsable à l'égard des tiers, y compris pour les dommages de toute nature qui seraient causés à ceux-ci lors de la réalisation de l'opération.

Article 6 - Résiliation

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, notamment en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans réponse.

Article 8 - Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de dernière signature pour une durée de 48 mois (4 ans).

Article 9 - Contentieux

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable.

En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du Tribunal Administratif de RENNES.

Article 10 - Exécution

Le Président du Conseil régional, le Payeur régional de Bretagne et le trésorier comptable, ainsi que l'ensemble des partenaires financiers signataires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

Article 11 - Nombre d'exemplaires

Fait en 8 exemplaires originaux.

A Rennes, le
Pour l'Etat

Le Préfet de la Région Bretagne

A Rennes, le
Pour la Région Bretagne

Le Président du Conseil régional de Bretagne

A Quimper, le
Pour le Département du Finistère

Le Président du conseil départemental du Finistère

A Brest, le
Pour Brest Métropole

Le Président de Brest métropole

A Quimper, le
Pour Quimper Bretagne Occidentale

La Présidente de Quimper Bretagne Occidentale

A Landerneau, le

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas

Le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas

A Crozon, le

Pour la communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime

Le Président de la Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime

A Châteaulin, le

Pour la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay

La Présidente de la Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay



Convention

relative au financement d'une étude d'opportunité de définition des aménagements ferroviaires nécessaires à la réalisation du plan de transport de la Région Bretagne (SERM Breton)

Périmètre Brest-Quimper

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat en région Bretagne, ministère chargé des transports, représenté par **Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN, Préfet de la région Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine ;**

Ci-après désigné « **l'Etat** »

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes CEDEX, représentée par **Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD**, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « **la Région** »

Le Département du Finistère dont le siège se situe 32 boulevard Duplex, 29196 QUIMPER Cedex, représenté par **Monsieur Maël de CALAN**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **le Département du Finistère** »

Quimper Bretagne Occidentale dont le siège se situe à l'hôtel de ville et d'agglomération, 44 place Saint-Corentin, 29107 Quimper, représenté par **Madame Isabelle ASSIH**, sa Présidente, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **Quimper Bretagne Occidentale** »

Brest Métropole, dont le siège social se situe 24 rue Coat ar Gueven, 29200 BREST, représenté par **Monsieur François CUILLANDRE**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée « **Brest Métropole** »

La Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas, dont le siège social se situe Maison des services publics, BP 849, 59 rue de Brest, 29800 LANDERNEAU, représentée par **Monsieur Patrick LECLERC**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée « **le Pays de Landerneau-Daoulas** »

La Communauté d'agglomération Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, dont le siège social se situe ZA de Kerdanvez, BP 25, 29160 CROZON, représentée par **Monsieur Mickaël KERNÉIS**, son Président, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée « **la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime** »

La Communauté de communes de Peyben-Châteaulin - Porzay, dont le siège social se situe 9 rue Camille Danguillaume, CS 60043, 29150 CHÂTEAULIN, représentée par **Madame Gaëlle NICOLAS**, sa Présidente, dûment habilitée à signer la présente convention,

ci-après désignée « **la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001, 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Monsieur Frédéric ÉTÈVE**, directeur territorial Bretagne Pays de La Loire, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

L'État, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale, Brest Métropole, le Pays de Landerneau-Daoulas, la Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	8
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE	8
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....	8
3.1 PERIMETRE DE L'ETUDE.....	8
3.2 CADRE GENERAL DES ETUDES SOCLES	9
3.3 CONTENU DE L'ETUDE.....	11
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	12
ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION.....	12
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	13
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	13
6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	13
6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	13
6.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	13
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS.....	14
7.1 MODALITES D'APPELS DE FONDS	14
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	15
7.3 IDENTIFICATION	16
7.4 MODALITES DE TRANSMISSION DES FACTURES	17
7.5 DELAIS DE CADUCITE	18
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	18
ARTICLE 9. COMMUNICATION	19
ANNEXE 1 : Conditions Générales (version du 15 mars 2018)	
ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération	
ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds	
ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

La Région Bretagne s'enorgueillit d'un aménagement équilibré, reposant sur un maillage dense de villes moyennes, bénéficiant du rayonnement de ses deux métropoles (sans omettre celui de Nantes) et d'un chapelet de petites villes représentant autant de pôles de centralité. Si, comme partout ailleurs, la périurbanisation s'est développée et certaines concentrations se sont accrues, ce maillage unique façonne à sa manière les paysages de la région, son modèle de développement, la spatialisation de ses activités, la vie quotidienne de ses citoyens, mais aussi leurs déplacements.

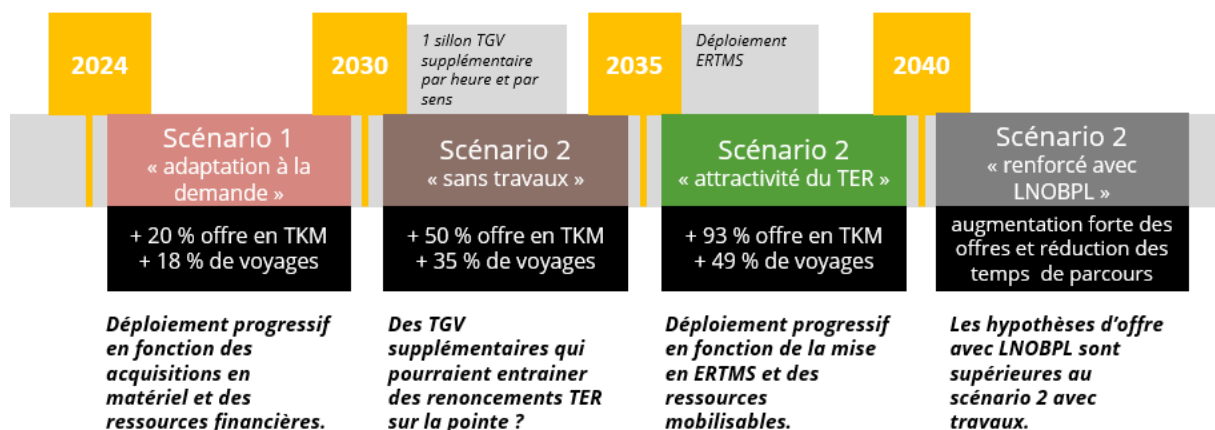
L'enjeu de modernisation des systèmes de mobilités, de leur décarbonation, de l'amélioration de la qualité de l'offre et de son accessibilité sociale est crucial pour préserver, conforter, et adapter le modèle breton.

C'est la convergence de vue sur la réalité, l'importance de ces défis et l'attachement commun à ce qui fait la force du modèle breton, qui conduit les collectivités de Bretagne à partager une ambition forte pour la construction et la mise en œuvre d'un système régional de mobilités, résultant d'une mise en cohérence des stratégies, des offres et des investissements de tous les acteurs au premier rang desquels les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

C'est ce qui conduit ces mêmes collectivités à se saisir avec volontarisme de l'appel à projet national pour la construction d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain), pour proposer un modèle original, propre à une région singulière.

En proposant un SERM régional, les collectivités bretonnes dessinent un système cohérent à même de renforcer la structuration de leur modèle de développement, mais également le modèle le plus adapté aux réalités territoriales bretonnes et, donc celui qui aura le plus de chance de prospérer, de réussir et de répondre aux objectifs prévus par la loi.

Dans ce cadre, la Région a retenu des grands principes d'évolution de l'offre de transport à moyen et long termes, avec des objectifs ambitieux de niveau de fréquence par missions aboutissant à une trajectoire de développement progressif de l'offre : +20% à horizon 2030, +50% à horizon 2035, +100% à horizon 2040.



TKM = Trains x Kilomètres

Pour atteindre ces objectifs, il convient d'identifier les conditions de faisabilité de ces évolutions du plan de transport à chacun des horizons, sur l'ensemble du territoire, notamment en termes d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Pour cela, l'ensemble des partenaires décide de lancer des études

d'opportunité afin de définir les investissements nécessaires et suffisants pour répondre à ces évolutions d'offre de transport, en intégrant à la fois les circulations régionales, mais aussi les dessertes à longue distance ainsi que les circulations fret.

Afin de couvrir l'ensemble du périmètre régional, de permettre un traitement homogène et simultané par la même équipe d'étude de toutes les branches et axes du territoire et de faciliter la gestion des interfaces, cette étude d'opportunité est couverte par plusieurs conventions de financement, dont la convention présente, couvrant une partie du territoire (Brest-Quimper).

Les lignes suivantes sont étudiées dans le cadre des autres conventions de financement :

- Conventions LNOBPL
 - o Rennes-Brest
 - o Rennes-Redon
- Convention Nœud de Rennes
 - o Rennes-St-Malo
 - o Rennes-Laval
- Convention Rennes-Châteaubriant :
 - o Rennes-Châteaubriant
- Convention spécifique Redon-Quimper
 - o Redon-Quimper



Les conclusions de l'ensemble de ces études seront régulièrement partagées dans le cadre de la plateforme Atlantique, après validation auprès de la Région Bretagne.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance de l'étude d'opportunité et les engagements réciproques de chacune des Parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement et de réalisation de ces études.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales (version du 15/03/2018)**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

Par dérogation à l'article 3 des **Conditions générales (Annexe 1)**, les annexes, outre cette dernière, dans le cadre de la présente convention, sont intitulées comme suit :

- **Annexe 2** **Détail du coût de l'étude d'opportunité**
- **Annexe 3** **Echéancier prévisionnel des appels de fonds**
- **Annexe 4** **Détail des coûts estimatifs**

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau, en charge du développement du Réseau ferré national, assure la maîtrise d'ouvrage des études décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

La ligne concernée par cette étude est Brest-Landerneau-Quimper,

Cette étude sur l'axe Brest-Quimper sera réalisée en parallèle des études des autres axes, sur la même plateforme de modélisation et avec la même équipe. Des réunions de travail techniques communes seront organisées.

Cette organisation permettra d'avoir une vision globale, de faciliter le traitement des interfaces et de gérer les itérations entre les études.

Pour l'ensemble de ces études, les accroches horaires des dessertes interrégionales et des trains à grande vitesse (TAGV) sont considérées comme invariantes et conformes au réticulaire "15 sillons" (trame 1 à horizon 2035 après mise en œuvre d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur la ligne Paris-Courtalain et trame 2 à horizon 2040 après mise en œuvre d'ERTMS sur le réseau classique), en limite de la région Bretagne afin de ne pas engendrer de conséquences dans les autres nœuds.

L'infrastructure de référence est l'infrastructure ferroviaire actuelle avec la prise en compte des évolutions d'infrastructures déjà actées :

- Régénération du poste 2 à Rennes

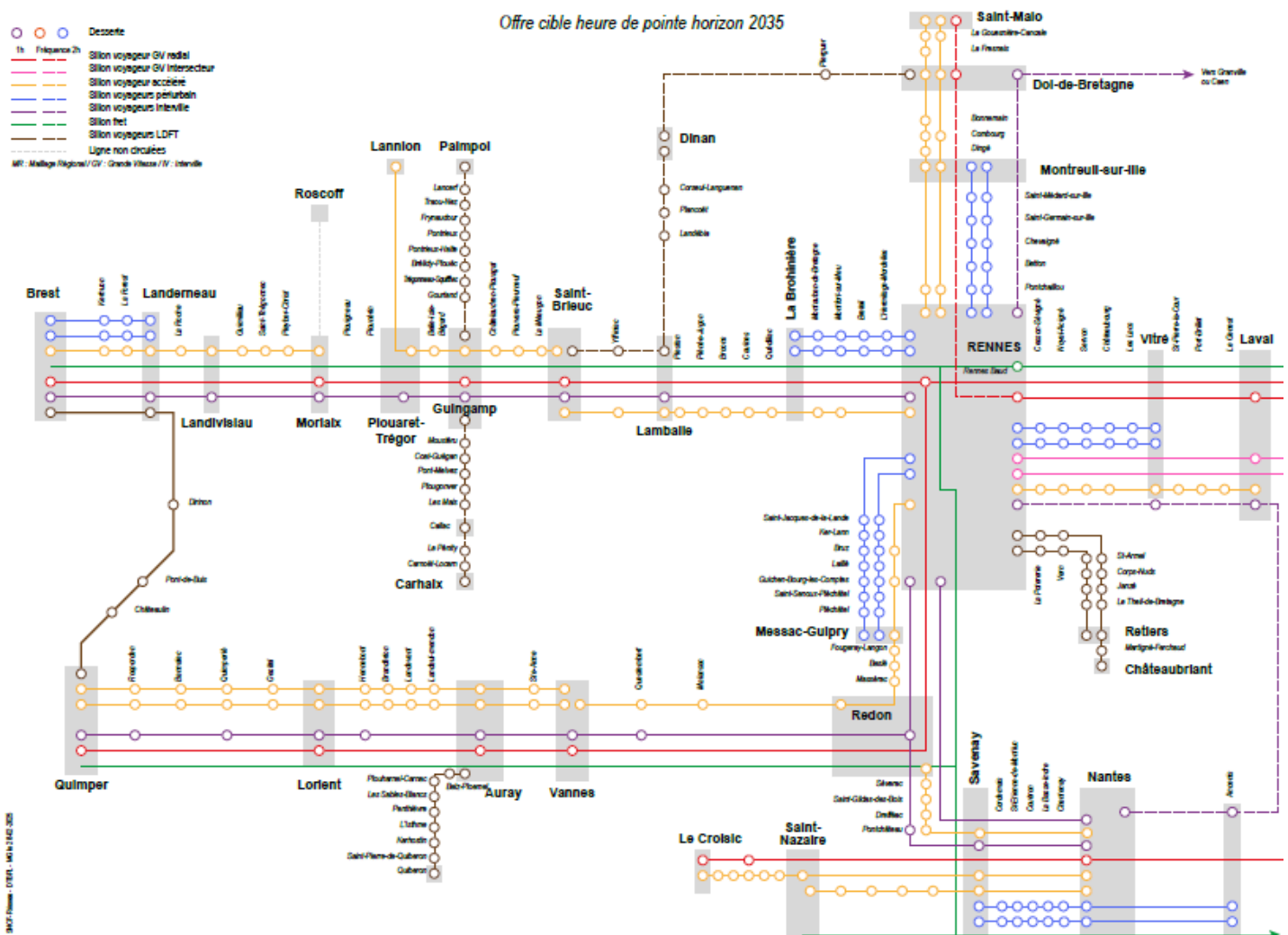
- Adaptation des interfaces avec le technicentre de Rennes
- Création d'un 6° quai en gare de Rennes
- Sortie directe du faisceau de Baud

3.2 Cadre général des études socles

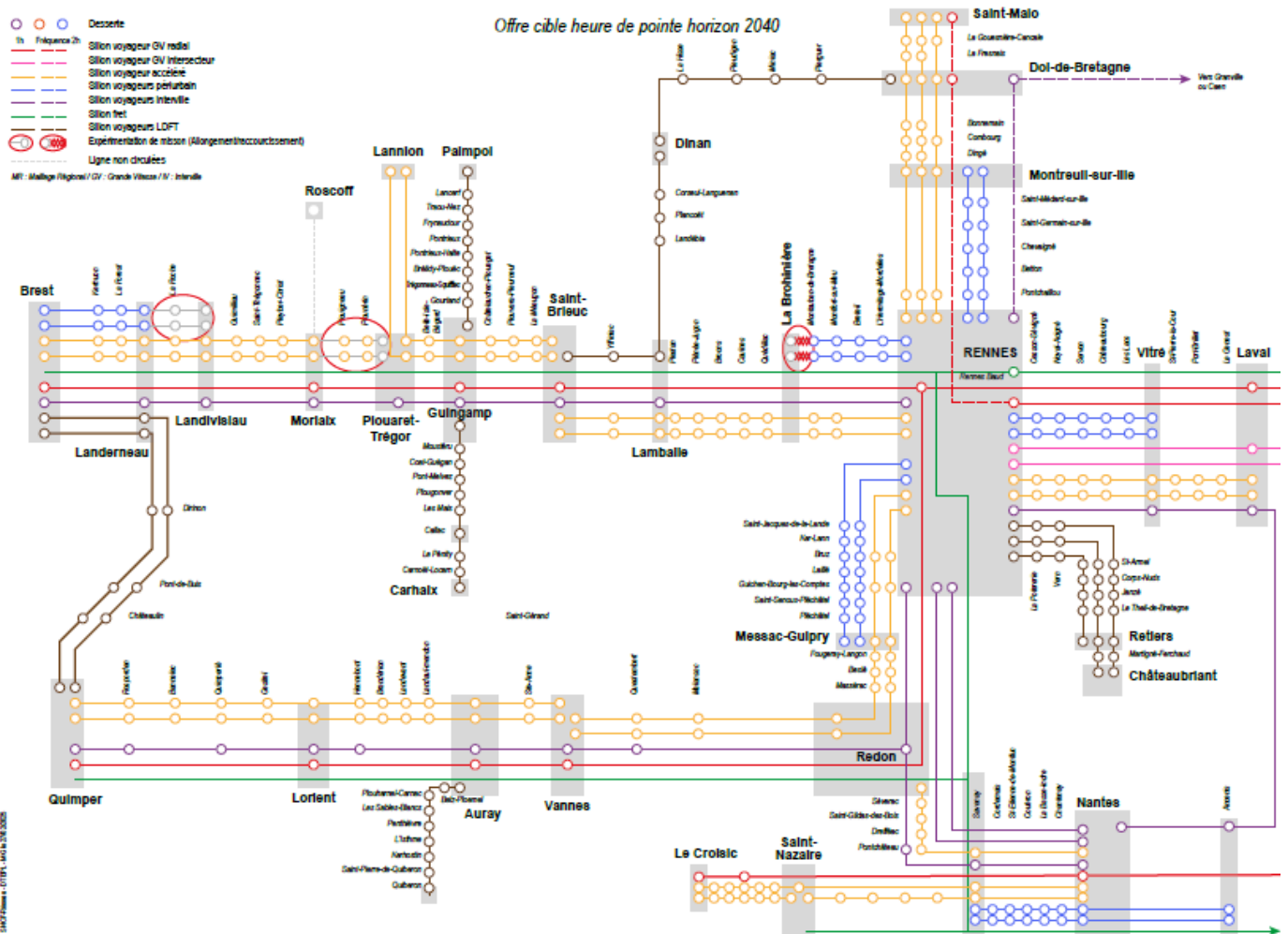
La Région Bretagne a validé 2 scénarios d'évolution de l'offre régionale sur deux horizons de temps (scénario « +50% de TER (horizon 2035) » et scénario « +100% de TER (horizon 2040) », à mettre en œuvre progressivement.

Le scénario « +50% de TER (horizon 2035) » est le premier scénario à étudier. Il correspond à peu près à une reprise de la desserte actuelle en heures de pointes avec des activations supplémentaires en flanc de pointes et en heures creuses permettant d'atteindre ce niveau de croissance.

Ce scénario correspond au modèle de flux ci-après



Le scénario « +100% de TER (horizon 2040) » est le scénario de développement du SERM breton (Service Express Régional Métropolitain). Il comprend des augmentations significatives d'offre sur toutes les périodes de la journée, y compris en heures de pointes. Il correspond au modèle de flux ci-dessous



Les études d'opportunité doivent permettre d'étudier la faisabilité des offres ferroviaires TER cibles définies par l'AOT dans le cadre des différents scénarios d'évolution de l'offre régionale, ainsi que proposer les projets d'aménagement conditionnant l'atteinte de ces cibles. Dans le cas où les aménagements identifiés se révèlent infaisables ou inatteignables, des adaptations à l'offre cible seront proposées, accompagnées d'aménagements correspondant davantage aux attentes en termes de faisabilité et de soutenabilité financière. Il s'agit donc de déterminer des évolutions du diptyque Offre / Infra dans une démarche système (analyse des impacts et des conséquences, y compris sur les volets matériels roulants et Gares & Connexions), avec des évolutions par palier.

Elles se décomposent en trois étapes :

1. Elaboration du cahier des hypothèses

Cette étape a pour objectif de s'approprier et de consolider les expressions de besoin cible de l'offre de transport, à chacun des horizons et de définir les hypothèses d'offre et d'infrastructures, ainsi que les caractéristiques des flux ferroviaires exogènes (TGV, fret, TET, TER, services librement organisés, ...).

2. Conception des trames 2h (heures de pointe) à l'horizon cible 2035

Quelques tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire et à analyser la pertinence de leur réalisation.

3. Conception des trames 2h (heures de pointe) à l'horizon cible 2040, correspondant au scénario 2 après travaux et caractérisation des nouveaux aménagements associés

De la même façon, plusieurs tests spécifiques seront à conduire, visant à déterminer si certaines évolutions d'infrastructures peuvent être envisagées à cet horizon, à évaluer leur apport en termes d'offre ferroviaire, en termes de gains de trafic et à analyser la pertinence de leur réalisation.

Il s'agira d'identifier les limites capacitaires de l'infrastructure ferroviaire après projection de la desserte cible du scénario 2 après travaux et de lister un relevé des conflits en ligne et en gare et leurs causes.

A partir de ces éléments, des solutions de résolution de ces conflits pourront être identifiées et testées (adaptation d'offre et / ou adaptation d'infrastructures), par itération.

L'objectif de cette étape est de définir la liste des aménagements d'infrastructures nécessaires strictement à la réalisation de l'offre cible du scénario 2 après travaux, leur consistance (programme) et l'estimation du coût de chaque opération (sur la base de ratios), leur apport en termes de trafic, afin de pouvoir identifier leur ratio « plus-value en termes de desserte » / coûts.

Les éléments de définition des aménagements d'infrastructure seront d'un niveau de définition suffisant pour engager par la suite des études préliminaires.

SNCF Réseau proposera également un calendrier de réalisation desdites opérations et en tenant compte des opérations traitées en parallèle sur les autres périmètres de la région Bretagne (y compris LNOBPL qui porte à la fois des aménagements de modernisation et des projets de lignes nouvelles).

3.3 Contenu de l'étude

Il est à noter qu'en parallèle de cette étude, la Région Bretagne et ses partenaires ont engagé une étude socio-économique qui permettra de définir différents scénarios d'offre. Ces scénarios permettront de déterminer les hypothèses d'offres ferroviaires, au nombre maximum de trois, qui serviront de base au travail demandé ci-dessous. Des itérations seront à prévoir entre les prestataires retenus pour ces 2 études.

Sur le même modèle que l'ensemble des études socles, l'étude d'exploitation Brest-Quimper comprend notamment une première étape de fiabilisation des hypothèses, une analyse des scénarios à horizon 2035 et une analyse des scénarios 2040.

Pour chaque scénario, les réticulaires (heures de pointes et heures creuses) ainsi que les GET et GOV (Graphiques Espace Temps et Graphiques d'Occupation des Voies) seront fournis. Une évaluation du parc de matériel nécessaire sera également précisée tout comme les éventuels impacts en termes de quais et de sécurité aux passages à niveau.

Une étude de faisabilité et de coût des infrastructures nécessaires pour chaque scénario sera réalisée. Un dossier sera remis pour chaque infrastructure étudiée.

Les aménagements ciblés pourraient être les suivants :

- Mise en œuvre de Next-Regio + Argos sur l'ensemble de la ligne Landerneau-Quimper
- Création d'un, voire 2 points de croisement statique
- Création d'une zone de croisement dynamique (mise à double voie sur 7 km)
- Création d'un terminus technique à Châteaulin ou Dirinon, y compris sur le périmètre Gares & Connexions

L'étude d'opportunité intègre également des études de trafic :

SNCF Réseau possède en effet un modèle régional de trafic sur le périmètre de la Direction Territoriale Bretagne et Pays de la Loire. Ce modèle traite de la demande sur courte et longue distances, multimodale (trains, voiture personnel, covoiturage, cars, avion pour la longue distance), à l'année et au JOB.

SNCF Réseau et son bureau d'études prestataire réaliseront la modélisation de l'option de référence et de 5 options de projet. Chaque option sera constituée par un niveau d'offre multimodale sur l'axe Brest-Quimper, selon les hypothèses définies par les partenaires et le prestataire retenu pour la mission d'AMO de la Région. Les caractéristiques et les limites du modèle de SNCF Réseau devront être considérées lors de la définition de ces hypothèses. Il sera par exemple possible de modifier le niveau de desserte et temps de parcours en train et en car entre Brest et Quimper. Il n'est pas prévu de modifier des hypothèses qui nécessiteraient un recalage du modèle de SNCF Réseau

Les résultats de la modélisation seront transmis à l'AMO en charge de l'étude socio-économique et de l'analyse multi-critères afin qu'il en assure l'analyse et le traitement a posteriori.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 21 mois à compter de l'ordre de lancement de l'étude par SNCF Réseau :

- L'étape 1 est prévue sur 2 mois (de M à M+1),
- L'étape 2 est prévue sur 8 mois (de M à M+8),
- L'étape 3 est prévue sur 12 mois (de M+9 à M+20).

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, le suivi technique des études est assuré à travers des réunions de travail assez fréquentes (rythme mensuel) portant sur l'ensemble de la région Bretagne. Ces réunions de travail pilotées par SNCF Réseau associent la Région et l'Etat, ainsi que SNCF Gares & Connexions au titre des modifications de leurs installations d'infrastructure dans les gares.

De la même façon, en complément des dispositions prévues à l'article 5 des conditions générales, la vision globale à l'échelle du périmètre de la région Bretagne associant l'ensemble des collectivités sera mise en œuvre par la Région.

Le secrétariat des réunions est assuré par SNCF Réseau qui établit un projet de compte-rendu à l'issue de chaque réunion et en adresse par courriel un exemplaire à chacun des participants, après l'avoir soumis à leur accord préalable. L'absence de remarque au-delà d'un délai de 15 jours après la communication du projet de compte rendu vaut approbation de celui-ci.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût de l'étude d'opportunité est fixée à **160 121 € HT** aux conditions économiques **d'août 2024**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 4**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, l'indice retenu pour le calcul de l'indexation est l'indice ING (MOE et MOA). Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **172 000 € courants HT**.

Ces montants tiennent compte :

- indice ING pour le coût des études
 - dernier indice connu : 12/2024 (134,5)
 - d'un taux d'indexation de l'ING de 2% en 2025 et 2026, et 2,5% en 2027 et au-delà.

Il est précisé que SNCF Réseau ne supporte pas de risque financier lié à l'évolution constatée des indices, qui pourra, le cas échéant, être différente dans la réalité de l'hypothèse mentionnée ci-avant.

Dans le cas d'une évolution à la hausse des indices de références retenus induisant un dépassement des enveloppes financières, SNCF Réseau partagera avec les partenaires les marges de manœuvres pour rester dans l'enveloppe financière. En cas d'impossibilité, un avenant sera sollicité pour couvrir ce dépassement. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge de SNCF Réseau l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

Toute modification de programme en qualité / coûts / délais et/ou prolongement de la durée de la convention fera l'objet d'un avenant afin d'en intégrer les impacts et leurs financements.

6.2 Plan de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement du Besoin de financement de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

	Clé de financement % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
ETAT Bretagne	37,5000%	64 500,00 €
Région Bretagne	37,5000%	64 500,00 €
Département du Finistère	6,2500%	10 750,00 €
Quimper Bretagne Occidentale	6,2500%	10 750,00 €
Brest Métropole Océane	6,2500%	10 750,00 €
Pays de Landerneau-Daoulas	2,0833%	3 583,33 €
Presqu'île de Crozon-Aulne maritime	2,0833%	3 583,33 €
Communauté de communes de Peyben- Châteaulin-Porzay	2,0833%	3 583,33 €
TOTAL	100,0000%	172 000,00 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage par les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études à réaliser dans la phase ultérieure du projet.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives à l'étude d'opportunité engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect du planning.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Par dérogation à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des Conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont les 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 études (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement des études).
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Représentant de la Maitrise d'Ouvrage de SNCF RÉSEAU, détaillant les prestations couvertes par l'acompte. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage

synthétiques relatifs à la nature des études, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive), SNCF RÉSEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. SNCF Réseau procède selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 6.2.

Les appels de fonds sont établis en euros courants.

Le calendrier **prévisionnel** des appels de fonds figure en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre des comités techniques et financiers.

7.2 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
État (DREAL)	DREAL Bretagne 10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex	Service Infrastructures sécurité transport	02 99 33 44 82 ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS 21101 35711 Rennes cedex 7	Direction des transports et mobilités (DITMO) / SEFMCM	02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
Département du Finistère	32 boulevard Dupleix CS 29029 29196 Quimper cedex	Direction des routes et infrastructures de déplacements	02 98 76 22 57 drid@finistere.fr
Quimper Bretagne Occidentale	Hôtel de Ville et d'Agglomération 44, place Saint Corentin CS 26004 29107 Quimper Cedex	A préciser	A préciser
Brest Métropole	24 rue Coat ar Gueven 24200 BREST	Service administration gestion du pôle économique et urbain	02 98 33 50 37 sag-eco-urbain@brest-metropole.fr

Pays de Landerneau-Daoulas	Maison des services publics BP 849 59 rue de Brest 29800 LANDERNEAU	A préciser	A préciser
Presqu'île de Crozon-Aulne maritime	ZA de Kerdanvez BP 25 29160 CROZON	A préciser	A préciser
Communauté de communes de Peyben-Châteaulin - Porzay	9 rue Camille Danguillaume CS 60043 29150 CHÂTEAULIN	A préciser	A préciser
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.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État (DREAL)	130 010 002 000 17	FR 02130010002
Région Bretagne	233 500 016 000 40	FR 10233500016
Département du Finistère	222 900 011 000 16	FR 87222900011
Quimper Bretagne Occidentale	200 068 120 00019	FR 91200068120
Brest Métropole	242 900 314 00012	FR 94242900314
Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas	242 900 801 00133	FR 03242900801
Communauté d'agglomération Presqu'île de Crozon-Aulne maritime	200 066 868 00015	FR 21200066868
Communauté de communes de Peyben-Châteaulin - Porzay	200 067 247 00011	FR 91200067247
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73412280737

Imputations propres à la DREAL :

Programme	Action	Sous- action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	1	0203-bret-e035	0203-41-01	A compléter

Le comptable assignataire pour l'État est le Directeur Régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine.

Le service exécutant pour l'État est le Centre de gestion financière bloc 2 de la DRFIP Bretagne et d'Ille et Vilaine : CGFB200035.

7.4 **Modalités de transmission des factures**

Les factures d'appels de fonds seront adressées aux parties selon les modalités suivantes ⁽¹⁾ :	Transmission des factures par courrier électronique ou plateforme de dématérialisation (hors Chorus Pro) en précisant le mode opératoire	Transmission des factures par le portail Chorus Pro avec numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par le portail Chorus Pro sans numéro d'engagement juridique	Transmission des factures par courrier postal
État (DREAL)	Transmission par courrier électronique à l'adresse de facturation			
Région Bretagne			Code service 167 N° SIRET 23350001600040	
Département du Finistère		Code service 177 n° chorus		
Quimper Bretagne Occidentale				
Brest Métropole				
Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas				
Communauté d'agglomération Presqu'île de Crozon-Aulne maritime				
Communauté de communes de Peyben-Châteaulin - Porzay				
SNCF Réseau				

(1) *cocher et compléter les informations pour une des options proposées*

Si les informations ci-dessus ne sont complétées par le financeur au moment de la signature de la présente convention de financement, SNCF Réseau adressera les factures d'appels de fonds à l'adresse postale connue du financeur sans que cela ne puisse l'exonérer de régler lesdites factures dans les conditions précisées à l'article 8.2 des conditions générales jointes en annexe 1.

7.5 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** mentionnées en **Annexe 1**, les engagements financiers des financeurs deviendront caducs dans un délai de 48 mois à compter de la date d'achèvement des études exploratoires, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde et si les Parties ont averti le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 8. 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'État

DREAL Bretagne
Bâtiment l'Armorique
Service Infrastructures Sécurité Transports
10 rue Maurice Fabre, CS 96515, 35065 Rennes Cedex
Tél : 02 99 33 44 82
Email : ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région Bretagne

Direction des Transports et des Mobilités / SEFMCM
283, avenue du général Patton, CS 21 10, 35711 RENNES cedex 7
Tél : 02 22 51 43 22
Email : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour le Département du Finistère

Direction des routes et infrastructures de déplacements
32 Boulevard Dupleix, CS 29029, 29 196 Quimper Cedex
Tél : 02 98 76 22 57
Email : drid@finistere.fr

Pour Quimper Bretagne Occidentale

Hôtel de ville et d'agglomération
44 place Saint-Corentin, 29107 Quimper
Contact : Clément ANDRÉ
Email : clement.andre@quimper.bzh; anne-claire.guillou@quimper-bretagne-occidentale.bzh

Pour Brest métropole

Service administration gestion du pôle économique et urbain
24 rue Coat ar Gueven
29200 BREST
Tél : 02 98 33 50 37

Courriel : sag-eco-urbain@brest-metropole.fr

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas

Maison des services publics
B 849
59 rue de Brest
29800 LANDERNEAU
Tél : à préciser
Email : à préciser

Pour la Communauté d'agglomération de la Presqu'île de Crozon-Aulne maritime

ZA de Kerdanvez
BP 25
29160 CROZON
Tél : à préciser
Email : à préciser

Pour la Communauté de communes de Peyben-Châteaulin-Porzay

9 rue Camille Danguillaume
CS 60043
29150 CHÂTEAULIN
Tél : à préciser
Email : à préciser

Pour SNCF RÉSEAU

Direction territoriale Bretagne Pays de la Loire
Immeuble le Henner – 1 rue Marcel Paul
BP 34112 – 44071 NANTES cedex 1
Contact : Marc-Antoine Bertran de Balanda / Emmanuelle Malgorn
Tél : 02 49 09 52 37
Marc-antoine.bertrandebalanda@reseau.sncf.fr / emmanuelle.malgorn@reseau.sncf.fr

ARTICLE 9. COMMUNICATION

Sans préjudice des conditions générales, l'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon visible le logo de chaque co-contractant. Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les signataires s'engagent à faire mention du financement des autres financeurs. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les signataires s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

Toute publication (y compris les communiqués de presse) spécifique aux travaux objets de la présente convention sera soumise pour approbation aux autres signataires.

Toute initiative médiatique (conférence de presse, etc.) ayant trait aux travaux objets de la présente convention se déroulera à une date convenue en accord avec l'ensemble des signataires. Cette obligation d'association prendra la forme d'échanges par courriers électroniques entre les signataires suivis d'un courrier officiel adressé dans un délai raisonnable invitant à participer aux dites opérations médiatiques.

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour l'Etat

Le préfet de la région Bretagne

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour la Région

Le Président du Conseil régional de Bretagne

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Quimper, le

Pour le Département du Finistère

Le président

Maël de CALAN

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Quimper, le

Pour Quimper Bretagne Occidentale

La présidente

Isabelle ASSIH

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Brest, le

Pour Brest Métropole

Le président

François CUILLANDRE

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Landerneau, le

Pour le Pays de Landerneau-Daoulas

Le président

Patrick LECLERC

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Crozon, le

Pour la Presqu'île de Crozon-Aulne maritime

Le président

Mickaël KERNEIS

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Châteaulin, le

Pour la communauté de communes de Peyben-Châteaulin-Porzay

La présidente

Gaëlle NICOLAS

Fait en neuf exemplaires originaux,

A Nantes, le

Pour SNCF RÉSEAU

Le directeur territorial pour la Bretagne et les Pays de la Loire

Frédéric ÉTÈVE

**ANNEXE 2 :
CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION**

Etudes socles - Brest-Quimper	2025				2026			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Cahier des hypothèses								
Analyse Horizon 2035								
Analyse Horizon 2040								

ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier <u>prévisionnel</u> des appels de fonds	2025	2026	2027	TOTAL
ETAT Bretagne	25 800 €	32 250 €	6 450 €	64 500 €
Région Bretagne	25 800 €	32 250 €	6 450 €	64 500 €
Département du Finistère	4 300 €	5 375 €	1 075 €	10 750 €
Quimper Bretagne Occidentale	4 300 €	5 375 €	1 075 €	10 750 €
Brest Métropole Océane	4 300 €	5 375 €	1 075 €	10 750 €
Pays de Landerneau-Daoulas	1 433 €	1 792 €	358 €	3 583 €
Presqu'île de Crozon-Aulne maritime	1 433 €	1 792 €	358 €	3 583 €
Communauté de communes de Peyben-Châteaulin-Porzay	1 433 €	1 792 €	358 €	3 583 €
TOTAL	68 800 €	86 000 €	17 200 €	172 000 €
	40%	50%	10%	100%

ANNEXE 4 : Détail des coûts estimatifs

Le Coût Estimatif, au conditions économiques d'août 2024, est évalué à 160 121 HT, soit 172 000 € HT courants - Il est détaillé ci-dessous :

Etudes socles BZH - Brest-Quimper - Détail des coûts			
Description des missions	Montant en € constants CE 08/2024	Montant en € courants	Planification
Etudes d'opportunité	95 081 €	102 135 €	de M à M+20
Maîtrise d'ouvrage	65 040 €	69 865 €	de M à M+20
Total	160 121 €	172 000 €	

Envoyé en préfecture le 09/07/2025

Reçu en préfecture le 09/07/2025

Publié le

ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE



Gare de CHATEAUBOURG

**CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA PHASE APO ET ACT
Mise en accessibilité PMR des quais et du souterrain**

Entre :

L'Etat, (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur Amaury de Saint-Quentin, Préfet de la Région Bretagne,

Ci-après désigné « L'Etat » ;

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention, par délibération n°25_0702_05 de la commission permanente du 7 juillet 2025,

Ci-après désignée « la Région » ,

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Jean-Luc Bouhadana, Directeur des Gares de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

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

L'Etat, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie ».

PREAMBULE -

Contexte de l'étude :

Dans le cadre de la loi du 11 février 2015 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Région Bretagne a élaboré le schéma directeur d'accessibilité (Sd'AP) du réseau de transport régional sur son territoire. Dans ce cadre, la Région Bretagne a identifié la gare de Chateaubourg comme devant être mise en accessibilité de manière prioritaire en raison de sa fréquentation importante (628 425 voyageurs en 2023). Pour mémoire, c'est la première halte TER de Bretagne. Elle se place à la quinzième place toutes gares confondues.

L'Etat est en appui de cette démarche, qui s'inscrit dans l'esprit de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées susvisée, mais également dans la priorité gouvernementale d'amélioration des transports du quotidien, et de réponse au phénomène de métropolisation (cf. loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019).

La première étude préliminaire date de 2011. Le programme de l'opération consistait essentiellement à la mise en conformité des quais, du passage souterrain existant et en la création de rampes permettant de passer d'un quai à l'autre.

Compte tenu de l'antériorité de cette étude, de l'impact sur le site et du coût des ouvrages projetés (construction des rampes), une mise à jour a été réalisée en 2024, notamment au regard des aspects réglementaires, de leurs évolutions et des autres scénarios qui pourraient être étudiés (mise en accessibilité du passage souterrain par la pose de 2 ascenseurs ou création d'une nouvelle passerelle avec ascenseurs).

L'étude préliminaire a été présentée au COPIL décisionnel du 15 janvier 2025 : il a été décidé de privilégier l'étude portant sur la mise en accessibilité du passage souterrain existant (mise en place d'ascenseurs).

La phase étude de conception doit permettre d'affiner la solution de mise en accessibilité retenue afin de permettre les travaux.

Présentation de l'étude :

La halte de Chateaubourg est équipée de deux quais d'une hauteur de 25 cm, équipés d'abris et de mobiliers, desservant les deux voies principales.

La traversée de voie se fait par un passage souterrain non accessible à ce jour.

Le programme consiste à rendre accessible la gare en application de la réglementation européenne et française, en complétant les infrastructures ferroviaires portant sur les quais et ses équipements et permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux trains.

Description du programme fonctionnel

L'opération consiste à réaliser des travaux de mise en conformité de l'accessibilité de la gare de Chateaubourg avec une mise en service prévisionnelle fin 2029, permettant aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux usagers en fauteuil roulant (UFR) d'accéder aux trains, dans leur cheminement sur les quais et par l'emprunt des liaisons verticales du franchissement dénivelé.

Description du programme technique

- Passage souterrain : mise en accessibilité de l'ouvrage par la pose de 2 ascenseurs à ses extrémités.

Le passage souterrain sera également remis aux normes (traitement de l'éclairage si besoin, traitement des escaliers).

- Quai V1 :
 - Rehaussement du quai A à 55 cm (par rapport au plan de la voie ferrée) sur 147mètres linéaires
- Quai V2 :
 - Rehaussement du quai B à 55 cm (par rapport au plan de la voie ferrée) sur 137mètres linéaires
- Pose de bandes d'éveil à la vigilance (ou dalles d'éveil) sur les quais
- Adaptation du système d'assainissement des quais à la suite de leur rehaussement
- Dépose et repose des abris de la gamme TER existants.
- Reconfiguration et mise aux normes de l'éclairage des quais conformément aux exigences PMR
- Sécurisation des quais et extrémités de quais par la pose de clôtures et de portillons de service
- Adaptation de la signalétique de sécurité ferroviaire
- Modifications des pancartes de circulations des trains liés à la composition des trains reçus en gare de Chateaubourg
- Modification des armements et reprise des dés de poteaux caténaux consécutifs à la réhausse des quais,
- Travail au stade APO sur les modalités de mise en œuvre innovantes permettant soit de faire baisser les coûts de mise en œuvre, soit d'alléger la facture carbone du chantier (Réflexion sur un phasage des travaux en site clos en dehors de la zone dangereuse, définition d'une charte RSE avec récupération de matériaux, etc...).

La modification de ces installations sera faite dans le respect des normes et prescriptions ferroviaires afin de maintenir un haut niveau de qualité et sécurité.

Les études de cette phase APO débuteront fin 2025. La durée prévisionnelle est d'environ 12 mois y compris les acquisitions de données.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

1.1 Objet de la convention

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

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

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

2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

La maîtrise d'ouvrage de ces études objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions.

La maîtrise d'œuvre générale sera confiée à SNCF Gares & Connexions, pôle Conception & Réalisation.

La maîtrise d'œuvre des études sera confiée à un bureau d'études dans le cadre d'une consultation organisée par le maître d'ouvrage.

2.2 Objet des études

Les études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent les phases suivantes APO - ACT.

Les études ont pour objet de :

- Mettre en accessibilité le passage souterrain en implantant deux ascenseurs ;
- Rehausser les quais à 55 cm sur un linéaire de 147 mètres avec bandes d'éveil à la vigilance sur la voie 1 et de 137 mètres sur la voie 2 ;
- Reconfigurer et améliorer l'éclairage des quais conformément aux exigences PMR ;
- Repositionner les mobiliers de quais à la suite du rehaussement des quais
- Mettre aux normes de la signalétique de sécurité et directionnelle ;

Cette convention de financement couvre les études APO (avant-projet / projet) et les missions ACT (Assistance aux Contrats de Travaux). La phase Réalisation fera l'objet d'une convention spécifique à l'issue du rendu des études.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 - Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

Il se réunira sur demande d'un partenaire formulée au MOA ou à l'initiative du maître d'ouvrage, pour faire un point sur l'avancement des études et à leur achèvement, afin de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

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

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

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

3.2 - Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des partenaires signataires de la présente convention se réunira autant que de besoin, à l'initiative du maître d'ouvrage ou des autres signataires, pour suivre le déroulement de l'étude, préparer les Comités de pilotage et éclairer les éventuelles décisions à prendre.

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

3.3 - Réunions de travail techniques

Au-delà des comités techniques, des réunions de travail thématiques sont prévues associant au besoin le ou les partenaires concernés ainsi que les mainteneurs, exploitants, le bureau d'études mandaté par la maîtrise d'ouvrage, ainsi que la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 4 - FINANCEMENT DES ETUDES

4.1 - Assiette de financement

Le coût estimatif global en euros constants aux conditions économiques de 05/2024 est de 551 500 € constants, soit de 575 700 € courants HT conventionnels, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation de l'étude AVP-PRO et ACT (courant 2026 à 2028).

Il sera actualisé au retour des consultations à passer (acquisition de données, maîtrise d'œuvre...).

Il sera réparti entre le montant des études ferroviaires estimé à :

		Montant € HT € constants	Montant € HT € courants
Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre générale			
	MOA SNCF Gares & Connexions	107 253	111 951
	Missions AMOA dont acquisitions de données	103 627	108 166
Etudes			
	Mission MOEE et MOEG APO + ACT + esquisse architecturale	340 618	355 537
MONTANT TOTAL HT € constants CE 05/2024		551 498	/
MONTANT TOTAL HT € courant		/	575 654
Arrondi à		/	575 700

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

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

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Les Financeurs financent la phase APO-ACT sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, objet de la présente convention selon la clef de répartition suivante :

Financeurs	Clé de répartition	Montant études (€ courants)
Etat	25 %	143 925
Région BZH	75 %	431 775
MONTANT GLOBAL	100 %	575 700

5.2 Modalités de versement

SNCF Gares & Connexions procède aux appels de fonds auprès de chaque Financier, selon la clé de répartition figurant à l'article 5.2 et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 30% du montant de la participation respective de chaque financeur en euros courants à la signature de la présente convention, sur présentation d'un certificat de démarrage des études signé, au nom du maître d'ouvrage, par le directeur de l'opération.
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, un deuxième appel de fonds correspondant à 50 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants.
- Après achèvement de l'intégralité des études objet de la présente convention, et la livraison du résultat des études (restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive), SNCF Gares & Connexions présente un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées (sur le modèle annexé à la convention) incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 5.2.

Les Financeurs sont en droit d'exiger, après mise en demeure, le reversement du montant versé en cas de non-réalisation de l'étude, d'utilisation non conforme de la subvention ou de la non-transmission des pièces justificatives dans le délai imparti.

5.3 Calendrier révisable des appels de fonds

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

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

Echéancier	%	Date indicative de l'appel	Montant à payer Etat	Montant à payer Région	Total
1er appel de Fonds	30	Septembre 2025	43 178 €	129 533 €	172 711 €
2nd appel de Fonds	50	Avril 2026	71 962 €	215 887 €	287 849 €
Solde de la convention	20	Juin 2028	28 785 €	86 355 €	115 140 €
Total			143 925 €	431 775 €	575 700 €

5.3 - Facturation et recouvrement

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

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

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

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPP XXX

5.5 Gestion des écarts

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 6 - CALENDRIER DES ETUDES ET DES TRAVAUX – PLANNING DIRECTEUR DE L’OPERATION

6.1 Dates de remise des études APO et de la phase ACT

Les études APO seront effectuées dans un délai prévisionnel de 12 mois suivant la signature de la présente convention.

La phase ACT (y compris préparation des DCE) est, elle, programmée sur une durée de 16 mois après l’achèvement des études APO.

6.2 Planning cible de l’opération, pour donner suite à l’opération au-delà des dispositions de la présente

Le planning cible de l’opération est un début des travaux en avril 2028 pour s’achever en février 2030. Il s’agit d’un planning provisoire qui sera reprécisé lors de la phase études APO en fonction notamment des contraintes capacitaires.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, la date de livraison des ouvrages ou le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra décider l’abandon de l’opération. Le maître d’ouvrage qui sera à l’initiative de cet abandon, le notifiera aux autres partenaires.

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

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention à l’exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l’établissement d’un avenant.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l’objet d’un échange de lettre entre le Partenaire à l’initiative de ce changement et l’ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

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

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

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

ARTICLE 10 – CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

ARTICLE 11 - LITIGES

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

ARTICLE 12 - ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 13 – ELECTION DE DOMICILE

Etat	DREAL Bretagne – Service infrastructures Sécurité Transports Division Mobilités et Maîtrise d’ouvrage 10 rue Maurice Fabre – CS 96515 35065 RENNES Cedex 02 99 33 44 82 facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	Conseil régional de Bretagne DITMO / SEFMCM 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex 02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité 16, av. d’Ivry 75 634 PARIS Cedex

Le comptable-assignataire pour l’État est le directeur régional des finances publiques de Bretagne et d’Ille-Et-Vilaine ».

Le service exécutant : CGFB200035

La subvention sera imputée sur les crédits du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ouverts au programme 203 - infrastructures et services de transport, action 41 Infrastructures ferroviaires, sous-action 01.

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035	0203-41-01	020341NC35E1

ARTICLE 13– LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Détail de l’enveloppe financière prévisionnelle globale

Annexe 2 : Planning prévisionnel de l’opération

ARTICLE 14 - NOMBRE D’EXEMPLAIRES

La convention est établie en 3 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A , le

Pour l'Etat,
Le préfet de la Région Bretagne,

Pour la Région Bretagne
Le Président

Amaury de SAINT-QUENTIN

Loïg CHESNAIS-GIRARD

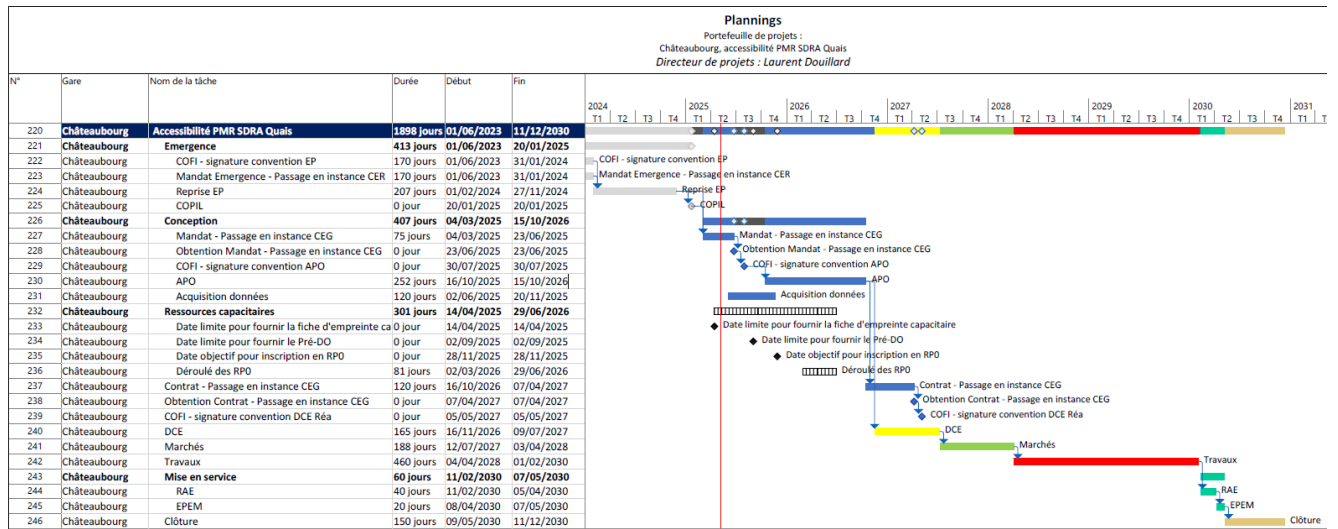
Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional

Jean – Luc BOUHADANA

ANNEXE 1 – DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVIONNELLE

		Date	09/05/2025		Moyenne annuelle										
1.	Phase	Acq. Donn			2024 05	2024									
		AVP	187,3 k€		Année et mois de l'indice de référence	2024 05	TP01	130,1	129,9						
		PRO	301,8 k€		Année de démarrage du tableaux :	2025									
		DCE	62,4 k€		Hypothèses inflation annuelle		2023	2024	2025	2026 et +					
		REA	4 790,9 k€		Cf annexe n°2	indice mixte	3,2%	2,3%	2,8%						
		PR	641,8 k€												
	Total	5 984,2 k€													
2.	Phase	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total	
	Acq. Donn														
	AVP	15%	85%											100,0%	
	PRO	15%	85%											100,0%	
	DCE			60%	40%									100,0%	
	REA				50%	40%	10%							100,0%	
	PR						100%							100,0%	
3.	Répartition du cout en k€ constants CE 05/2024														
	Phase	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total	
	Acq. Donn														
	AVP	28,1 k€	159,2 k€											187,3 k€	
	PRO	45,3 k€	256,5 k€											301,8 k€	
	DCE			37,5 k€	25,0 k€									62,4 k€	
	REA				2 395,4 k€	1 916,4 k€	479,1 k€							4 790,9 k€	
	PR						641,8 k€							641,8 k€	
	Total	73,4 k€	415,7 k€	37,5 k€	2 420,4 k€	1 916,4 k€	1 120,9 k€							5 984,2 k€	
	4.	Répartition du cout en k€ courants (prévisionnels)													
Phase		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total	
Acq. Donn															
AVP		28,6 k€	166,0 k€											194,6 k€	
PRO		46,0 k€	267,4 k€											313,5 k€	
DCE				40,1 k€	27,5 k€									67,7 k€	
REA					2 639,0 k€	2 170,1 k€	557,7 k€							5 366,8 k€	
PR							747,1 k€							747,1 k€	
Total		74,6 k€	433,5 k€	40,1 k€	2 666,5 k€	2 170,1 k€	1 304,8 k€							6 689,6 k€	
		#DIV/0!	2,58%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%	2,79%		

ANNEXE 2 – PLANNING PREVISINNEL DE L'OPERATION



GARE DE SAINT GERMAIN SUR ILLE

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES AVP et PRO
PORTANT SUR L'ALLONGEMENT DES QUAIS**

Entre :

L'Etat, représenté par Monsieur Amaury de Saint-Quentin, Préfet de la Région Bretagne,

Ci-après désigné « L'Etat » ;

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention par délibération N° 25_702_05 de la Commission permanente du 7 juillet 2025,

Ci-après désignée « la Région »

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030,00 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représenté par Jean Luc BOUHADANA, Directeur des Gares de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

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

L'Etat, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés les « Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

Vu :

- Le code général des collectivités territoriales,
- Le code des transports,
- Le code de la commande publique,
- L'avenant mobilités au CPER 2021-2027 sur la période 2023-2027 signé le 1^{er} juillet 2024
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui modifie l'organisation du groupe SNCF et a notamment posé le principe de la réunification de l'ensemble des missions relatives aux gares au sein de la SA SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau ;
- La délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;
- La convention de financement des études EP liées aux traitements des véhicules hors quais (VHQ) des gares de St Germain sur Ille et de Dingé signée le 9 avril 2021 entre la Région Bretagne et Gares & Connexions ;
- La délibération N°25_702_05 de la Commission permanente du Conseil régional en date du 07/07/2025

PREAMBULE -

L'offre de transport sur la ligne entre Rennes et Saint Malo est marquée par un fort développement nécessitant des compositions de train de plus en plus longues.

Les gares de la ligne présentent des disparités importantes dans leurs longueurs de quais, entre les quais voie 1 et 2, avec également par endroit des quais bas.

Ces caractéristiques engendrent des difficultés en termes d'exploitation avec des phénomènes de voitures hors quai (VHQ). Cela signifie qu'un quai peut ne pas couvrir la totalité de la longueur du train, laissant ainsi une porte « hors quai ».

Après l'étude préliminaire réalisée en 2021 et approfondie en 2023, il est convenu de rallonger et rehausser les 2 quais de la halte de St Germain sur Ille pour les porter à une longueur de 140m et une hauteur de 55cm, et de sécuriser la traversée des voies par le public (TVP).

Ceci exposé,

Il a été convenu ce qui suit,

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études visées à l'article 2 réalisées sur le périmètre de la gare de St Germain sur Ille.

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

La convention fixe également les modalités qui permettront aux Partenaires de poursuivre le projet jusqu'à sa réalisation après le rendu des études dont le financement fait l'objet de la présente.

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

2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des études AVP / PRO dont le financement fait l'objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions.

La maîtrise d'œuvre des études est confiée à l'agence projet de SNCF Réseau.

2.2 Objet des études

Les études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent les phases AVP et PRO.

Les études ont pour objet le rallongement et la rehausse des 2 quais de la halte de St Germain sur Ille, ainsi que la sécurisation de la TVP. Les principaux éléments de programme sont :

- Allongement des 2 quais à 140m et rehausse à 55cm,
- Pose de Bandes d'Eveil et de Vigilance,
- Pose de portillons aux extrémités des quais et de clôtures en fond de quai,
- Dépose des installations sur les parties de quais abandonnées,
- Remplacement de l'éclairage par des têtes Led avec complément d'éclairage sur les parties rallongées,
- Déplacement des pancartes TT pour le nouveau positionnement des trains,
- Sécurisation de la TVP soit en la déplaçant (solution de base), soit en la remplaçant par la passerelle du PN193 de Rennes (solution variante).

Le programme détaillé est repris en annexe 1.

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

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

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

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

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

3.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires et se réunira pour faire un point sur l'avancement des études, et *a minima* pour valider l'AVP.

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

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES ETUDES

Les coûts estimatifs correspondants au montant des études décrites à l'article 2.2 de la présente convention sont de 363 800 € aux conditions économiques de 01/2025, soient 369 100€ courants. Ce coût est actualisé avec l'indice de référence ING01.

Etudes AVP PRO	Coûts Hors Taxes
MOE, AMO analyse des risques, étude environnementale	245 600 €
Acquisitions de données	53 500 €
AMO CT CSPS	6 000 €
MOA (4%)	64 000 €
Coût total (€ courants)	369 100 €

Les coûts estimatifs comprennent les coûts d'études et les coûts de maîtrise d'ouvrage correspondants. Sont aussi reprises les dépenses à prévoir pour les acquisitions de données nécessaires pour mener l'étude AVP.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Les Partenaires s'engagent à financer les études visées à l'article 2, selon la clé de répartition suivante :

- Etat : 35%, soient 129 185€ HT courants
- Conseil régional Bretagne : 65%, soient 239 915€ HT courants.

5.2 Modalités de versement

SNCF Gares&Connexions procède aux appels de fonds auprès de ses Partenaires comme suit :

- 30% à la signature de la présente convention (T3/2025),
- 50% à mi étude (T2/2026),

- le solde après la restitution finale de l'étude (T4/2026).

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

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

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

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	%	Date indicative de l'appel de fond	Montant à payer (€ courants)	
			Etat	Région
			35%	65%
1^{er} appel de fond	30%	sept-25	38 756 €	71 975 €
2^{ème} appel de fond	50%	mai-26	64 592 €	119 957 €
3^{ème} appel de fond	20%	oct-26	25 837€	47 983 €

5.3 Facturation et recouvrement

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

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

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

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPPXXX

Le comptable-assignataire pour l'État est le directeur régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-Et-Vilaine.

Le service exécutant : CGFB200035

La subvention sera imputée sur les crédits du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ouverts au programme 203 - infrastructures et services de transport, action 41 Infrastructures ferroviaires, sous-action 01.

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035		

5.4 Caducité

Si à l'expiration d'un délai de 2 ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions n'a pas transmis aux Partenaires une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum, si SNCF Gares & Connexions établit avant l'expiration du délai de 2 ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

5.5 Gestion des écarts

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1 Dates de remise des études

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 18 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

6.2 Planning cible de l'opération, suite à donner à l'opération

Le planning cible de l'opération est joint en annexe 2. Ce planning est donné à titre indicatif.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, la date de livraison de l'étude, SNCF Gares & Connexions

pourra décider l'abandon de l'opération. SNCF Gares & Connexions notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

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

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

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

ARTICLE 10 – CONFIDENTIALITE

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

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

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

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

ARTICLE 11 – LITIGES

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

ARTICLE 12 - ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 13 – ELECTION DE DOMICILE

Etat	DREAL Bretagne – Service infrastructures Sécurité Transports Division Mobilités et Maîtrise d'ouvrage 10 rue Maurice Fabre – CS 96515 35065 RENNES Cedex 02 99 33 44 82 facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	Conseil Régional de Bretagne DITMO / SEFMCM 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex 02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité 16, av. d'Ivry 75 634 PARIS Cedex

ARTICLE 14 – LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : programme détaillé

Annexe 2 : planning prévisionnel

ARTICLE 15 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 3 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A Rennes, le

Pour l'Etat
Amaury de Saint Quentin
Le Préfet de la Région Bretagne

Pour la Région Bretagne
Loïg Chesnais Girard
Le Président

Pour SNCF Gares & Connexions
Jean Luc Bouhadana
Le Directeur Régional des Gares de Bretagne

ANNEXE 1
Programme de l'opération

Envoyé en préfecture le 09/07/2025
Reçu en préfecture le 09/07/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE

<p>QUAIS</p> <p>(Actuels : V1 = 148m V2 = 59m)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • V1 & V2 à H55 cm ; conception classique ; dalles d'éveil à la vigilance ; ligne jaune • Longueur : 140m avec abandon des parties de quai au-delà • Rehaussement du matériel de quai y/c signalétique sécurité et directionnelle et chambres • Portillons de fin de quai avec pancarte PI ; maintien des existants et compléments si besoin • Prolongation clôture de fond de quai (mise à la terre) • Evacuation naturelle de l'eau des quais partout où possible, caniveaux sinon • Partie de quai abandonnée : démolition des nez de quais et dépose de tous les équipements et mobiliers ; conservation du fond de quai.
<p>TRAVERSEE DES VOIES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de la TVP avec application RRA20032 et mise aux normes des bateaux et de la signalisation horizontale • <i>Variante</i> : suppression de la TVP et pose de la passerelle réutilisée du PN193 régénérée (éclairage, manchons braille), mesures conservatoires pour la pose d'un ascenseur 1000kg, accès V1 sur le halage et V2 parking modifié
<p>CATENAIRES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rehaussement des dés et adaptation des armements caténares sur les supports existants • Pas de déplacement des poteaux sur les quais existants
<p>TELECOMS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dépose/repose des équipements • Dépose caniveau et mise en définitive dans le quai • Dépose des téléphones clients (s'ils ne sont pas déposés d'ici la réalisation du projet)
<p>ENERGIE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mâts existants sur les quais conservés : maintien en l'état selon état • Changement des éclairages pour du LED, éclairage photovoltaïque (secouru en filaire), extinction crépusculaire et détection de présence, éclairage de 20 lux moyens en tout point • Mâts sur allongements : si possible réutilisés, neufs sinon, éclairage LED • Mâts sur partie de quai abandonnée : déposés • Mise aux normes (deux circuits d'éclairage + séparation des réseaux G&C et SNCF Réseau)
<p>SIGNALISATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dépose/repose des câbles et passage câbles neufs V2 dans la multitubulaire TL • Dépose/repose TVP y/c alimentation ; variante : suppression de la TVP • Suppression, déplacement et pose de pancartes TT en définitif selon base/variante et en provisoire selon phasage

Envoyé en préfecture le 09/07/2025

Reçu en préfecture le 09/07/2025

Publié le

ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE



GARES DE BRETAGNE

**CONVENTION DE FINANCEMENT des études de projet (PRO) -
Programme PHQ (Portes Hors Quais) et /ou VHQ (Voiture HORS QUAIS) pour l'allongement
de quais pour accueillir en sécurité les trains sur 6 sites prioritaires**

N° Engagement juridique :

Vu :

- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui modifie l'organisation du groupe SNCF et a notamment posé le principe de la réunification de l'ensemble des missions relatives aux gares au sein de la SA SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau ;
- La délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente;
- La délibération N°25_702_05 du Conseil régional en date du 7 juillet 2025 approuvant la présente convention ;
- Le contrat de plan Etat – Région 2021 – 2027 Bretagne et son avenant en matière de mobilité pour la période 2023 – 2027, signé le 1 juillet 2024 ;

Entre :

L'Etat, (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur Amaury de Saint-Quentin, Préfet de la Région Bretagne,

Ci-après désigné « L'Etat »

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Région »,

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Jean-Luc Bouhadana, Directeur des Gares de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

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

L'Etat, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie ».

PREAMBULE - CONTEXTE

Dans le cadre du Schéma Directeur d'investissement PHQ (Portes Hors Quais) et TVP, il a été décidé en concertation avec le Conseil régional de Bretagne de définir et de prioriser les programmes d'investissements liés à la résolution des problématiques de PHQ, dans un contexte d'évolution de la desserte (+100%) et de fréquentation (+49%) des gares à horizon 2040.

Les travaux consistent à adapter les longueurs de quais à la configuration du matériel ferroviaire utilisé pour répondre à l'accroissement des dessertes et des capacités d'emport des trains pour le service de la rentrée de septembre 2026.

Le traitement des PHQ a été structuré en 3 priorités, selon les contraintes exploitation pour développer au mieux la desserte et l'offre :

- U0 pour une mise en service en septembre 2026 : sujets ne nécessitant pas de grosses études. Du fait du caractère urgent et des faibles longueurs concernées, il s'agit de rallongements simples, donc sans rehausse des quais (principe validé par le CRB),
- U1 pour une mise en service visée en 2028 (selon obtention des ressources et capacités ferroviaires pour réaliser les travaux en sécurité),
- U2 pour une mise en service à horizon 2035 / 2040.

Pour respecter l'échéance de septembre 2026, nous devons rapidement lancer les études MOEE PRO/DCE pour le programme P0 :

Priorités U0 :

Liste des haltes/ gares concernées par des PHQ / VHQ :

- Les Lacs et Servon : sujet traité par déplacement de pancartes, en cours de résolution
- Bréteil : 2 quais
- La Roche Maurice : Quai 2
- La Gouesnière : Quai 2
- St Senoux : 2 quais
- Massérac : Quai1
- Ste Anne : Quai 2 - **la priorité absolue à traiter en premier**

Les travaux seront réalisés à compter d'avril 2026. La durée prévisionnelle globale est d'environ 4 mois.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

1.1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des études PRO / DCE des travaux visés à l'article 2.

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

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

Le périmètre d'intervention couvre :

- Les quais des 6 gares et/ou haltes mentionnées ci-dessus (contexte)

La maîtrise d'ouvrage des travaux faisant l'objet de la présente est assurée par :

- SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Direction Projets et Territoires

La maîtrise d'œuvre Etudes, fait l'objet d'une consultation auprès de bureaux d'études Ingénierie retenus par SNCF Réseau, et que SNCF Gares & Connexions peut solliciter.

Le suivi technique et le suivi de la sécurité ferroviaires sont assurés par :

SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Agence Bâtiment Energie Bretagne

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

La présente convention pourra faire l'objet au besoin d'un pilotage par un comité technique constitué par un représentant de l'Etat, de la Région Bretagne et de SNCF G&C DRG.

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

Il se réunira au besoin pour faire un point sur l'avancement des études, pour valider ci-nécessaire les options techniques, le coût prévisionnel consolidé par les études et le planning prévisionnel d'exécution des travaux, et à l'achèvement des études afin de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

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

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

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

3.1 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires et se réunira autant que de besoin pour faire un point sur l'avancement des études.

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

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES DIAGNOSTICS ET TRAVAUX

Les coûts prévisionnels correspondants au montant des études des (phase PRO / DCE) décrits en préambule de la présente convention, issus d'estimations du Maître d'œuvre, s'élèvent à 108 K€ HT aux conditions économiques de référence de 02/2025 selon la décomposition joint en annexe 1.

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation dépend :

- Du calendrier prévisionnel des études jusqu'à la date de remise du dossier DCE,
- De l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés d'une part,

Une projection en euros courants (CE 02/2025) évalue le coût de l'ensemble de l'opération à 108 K€ HT dont un montant de frais de maîtrise d'ouvrage de 20 K€ HT suivant le détail ci-dessous :

Voir détail en annexe 1.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

FINANCEURS	%	Besoin de financement Total (€ courant)
Etat	35%	37 800 €
Région Bretagne	65%	70 200 €
Total	100%	108 000 €

5.2 Modalités de versement

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

- Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :
 - À la signature de la présente convention par l'ensemble des signataires, un premier appel de fonds correspondant à 30 % de la participation respective de chaque financeur telle que définie à l'article 5.1 sera effectué,
 - Après le démarrage des phase études, et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes seront effectués en fonction de l'avancement de la phase réalisation, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement de la phase par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants et en déduisant le montant des acomptes précédents. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement de la phase réalisation visé par le directeur d'opération de SNCF Gares & Connexions.
 - Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du besoin de financement prévisionnel en euros courants défini au plan de financement.

- Solde de l'opération :
 - A la remise du dossier DCE (Dossier de Consultation des Entreprise) au lancement de l'appel d'offre pour la réalisation des travaux à l'intégralité dont le financement fait l'objet de la présente convention, SNCF Gares & Connexions procèdera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.
 - Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procèdera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPP XXX

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	%	Date indicative de l'appel	Montant total de l'appel de fond	Montant à payer Etat	Montant à payer Région Bretagne
1^{er} appel de fond	30%	à la signature	32 400,00 €	11 340,00 €	21 060,00 €
2^{ème} appel de fond	90%	Décembre 2025	64 800,00 €	22 680,00 €	42 120,00 €
3^{ème} appel de fond	10%	Solde convention	10 800,00 €	3 780,00 €	7 020,00 €
Total	100%		108 000,00 €	37 800,00 €	70 200,00 €

5.3 Facturation et recouvrement

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

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

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

5.4 Gestion des écarts

Il appartient à chaque partenaire de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des partenaires.

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

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

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

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

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

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

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

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité technique. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet de délibérations si nécessaire ou d'avenants à la convention concernée.

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

En cas d'économies, celles-ci seront réparties entre les Partenaires à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, SNCF Gares & Connexions sera remboursée des dépenses réelles, les Partenaires s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 5.1 des présentes.

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

6.1 Dates de remise des études PRO et DCE

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 6 mois, à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention de financement.

6.2 Planning cible de l'opération, pour donner suite à l'opération au-delà des dispositions de la présente

Le planning cible de l'opération est un début des Etudes en juin/juillet 2025 pour s'achever en décembre 2025. Ce planning est détaillé en annexe 2 et est donné à titre indicatif.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra être amené, en accord avec les partenaires, à décaler de façon significative le planning général de l'opération (annulation et reprogrammation des réservations capacitaires).

Le cas échéant, d'un commun accord, SNCF Gares & Connexions pourra décider l'abandon de l'opération et notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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

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

SNCF Gares & Connexions procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

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

La présente convention prend effet à la date de la signature de ladite convention par le dernier des partenaires.

La convention prend fin à l'achèvement de la phase Etude PRO/DCE objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

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

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués à l'Etat et la Région Bretagne strictement concernés par la présente opération. Toute autre diffusion de quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage.

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

ARTICLE 10 - LITIGES

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

ARTICLE 11 - ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 12 – ELECTION DE DOMICILE

Etat	DREAL Bretagne – Service infrastructures Sécurité Transports Division Mobilités et Maîtrise d'ouvrage 10 rue Maurice Fabre – CS 96515 35065 RENNES Cedex 02 99 33 44 82 facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd.ist.dreal- bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	Conseil régional de Bretagne DITMO / SEFMCM 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex 02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité 16, av. d'Ivry 75 634 PARIS Cedex

Le comptable-assignataire pour l'État est le directeur régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine ».

Le service exécutant : CGFB200035

La subvention sera imputée sur les crédits du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ouverts au programme 203 - infrastructures et services de transport, action 41 Infrastructures ferroviaires, sous-action 01.

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035	0203-41-01	020341NC35E1

ARTICLE 13– LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Détail de l'enveloppe financière prévisionnelle

Annexe 2 : Planning prévisionnel

Annexe 3 : Programme des travaux

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 4 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A _____, le

Pour l'Etat,
Le préfet de la Région Bretagne,

Pour la Région Bretagne
Le Président

Amaury de SAINT-QUENTIN

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional

Jean – Luc BOUHADANA

ANNEXE 1 – DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE

PHQ – Allongement de quais : montants de référence CE 02/2025 (€ constant)

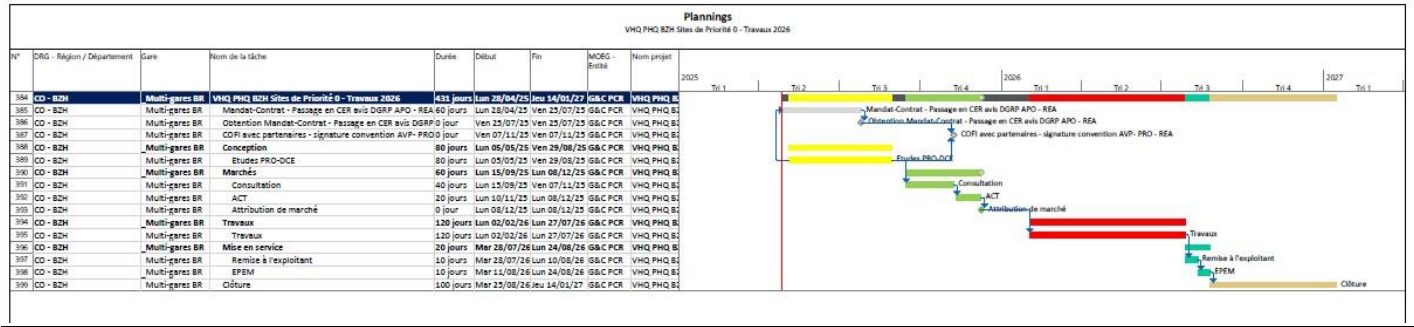
PROGRAMME PHQ (Portes Hors Quais) - Priorité 0 - Réalisation travaux 2026

SCENARIO BASE : PHQ sauf interdiction en VHQ	ESTIMATION FINALE PROJET (CE 02/2025)		TOTAL
A	ACQUISITIONS FONCIERES		-
B	TRAVAUX		
	Acq de données (topo, relevé réseaux, diag HAP)		36 000 €
	Travaux		368 000 €
	Majoration travaux pour travaux de nuit		18 400 €
	SLG Investigations et Sécurité ferroviaire		54 000 €
	TOTAL TRAVAUX		476 400 €
C	PROVISION POUR RISQUES		66 696 €
D	REMUNERATION DE LA MOE (MMOEG, MOEE et MOET)		
	TOTAL MOE		76 033 €
E	AUTRES DEPENSES DE MOA		
	CSPS, contrôle technique, procédures enviro, communication)		30 000 €
	TOTAL AUTRES DEPENSES DE MOA		30 000 €
F	REMUNERATION DU MOA		32 456 €
	TOTAL PROJET		681 586 €
	MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT ARRONDI		682 000 €

PREVISION DE DEPENSE PPI	
PHASE PRO	PHASE REA
2 025	2 026
36 000 €	
	368 000 €
	18 400 €
	54 000 €
36 000 €	440 400 €
	66 696 €
37 256 €	38 777 €
15 000 €	15 000 €
20 000 €	12 456 €
108 256 €	573 330 €
108 000 €	574 000 €

Diffusible SNCF RESEAU

ANNEXE 2 – PLANNING PREVISIONNEL



ANNEXE 3 – PROGRAMME TRAVAUX

Gare	Nom quai	Num Voie	L max quai mesurée par MOEG lors étude	L max à court Terme : Fonction matériel utilisé en U0	rallongement nécessaire CT = U0	Longueur de train max utilisé	Longueur minimale de quai à prolonger en U0
Breteil	Quai 1	1	121	137	16	ZGC 4C UM - Longueur 137 ml pour PHQ	PHQ = 16 ML
Breteil	Quai 2	2	123	137	14	ZGC 4C UM - Longueur 137 ml pour PHQ	PHQ = 14 ML
La Roche Maurice	Quai 2	2	96	113	17	Régio 2 N 8C - Longueur pour VHQ 110 + 2,5ml freinage = 112,5 ml (113 ml)	PHQ interdite VHQ = 17 ML
La Gouesnière-Cancale	Quai 2	2	105	107	2	Régio 2 N 8C - Longueur pour PHQ (110-6,3)+2,5= 107 ml	PHQ = 2 ml
Saint Senoux Pléchéatel	Quai	1	123	137	14	ZGC 4C UM - Longueur 137 ml pour PHQ	PHQ = 14 ML
Saint Senoux Pléchéatel	Quai	2	111	148	37	ZGC 4C UM - longueur VHQ 145,6 ml + 2,5ml = 148 ml	PHQ interdite PHQ = 26 ML
Massérac	Quai 1	1	99	107	8	Régio 2 N 8C - Longueur pour PHQ (110-6,3)+2,5 = 107 ml	PHQ = 8ML
Sainte Anne	Quai	2	81	86	5	Régio 2 N 6C - Longueur pour VHQ 83 + 2,5ml freinage = 86 ml	PHQ interdite VHQ = 5 ML

Interne



Gare de Vitré

CONVENTION DE FINANCEMENT - PHASE REA

Amélioration de l'accessibilité PMR sur les quais et le passage souterrain voyageurs

N° Engagement juridique :

Vu :

- Le compte rendu du comité de pilotage de la gare de Vitré du 30/01/2025 ;
- Le protocole de gouvernance pour le projet de modernisation de la gare de Vitré signé le 27/11/2023 associant l'Etat, la Région Bretagne, Vitré Communauté, la Ville de Vitré, la Banque des Territoires et SNCF Gares & Connexions ;
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui modifie l'organisation du groupe SNCF et a notamment posé le principe de la réunification de l'ensemble des missions relatives aux gares au sein de la SA SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau ;
- La délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente;
- La délibération n°25_702_05 de la Commission Permanente du Conseil régional en date du 7 juillet 2025 approuvant la présente convention ;
- Le contrat de plan Etat – Région 2021 – 2027 Bretagne et son avenant en matière de mobilité pour la période 2023 – 2027, signé le 1 juillet 2024 ;

Entre :

L'Etat, (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur Amaury de Saint-Quentin, Préfet de la Région Bretagne,

Ci-après désigné « L'Etat »

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Région »,

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Jean-Luc Bouhadana, Directeur des Gares de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

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

L'Etat, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie ».

PREAMBULE -

Contexte :

Dans le cadre de la loi du 11 février 2015 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Région Bretagne a élaboré le schéma directeur d'accessibilité (Sd'AP) du réseau de transport régional sur son territoire. Dans ce cadre, la Région Bretagne a identifié la gare de Vitré comme devant être accessible selon le critère fréquentation.

Un COPIL associant les partenaires, Etat, Région Bretagne, Vitré Communauté, Ville de Vitré et la SNCF, s'est réuni fin janvier 2025 et il a été décidé de reporter la mise en accessibilité des quais (rehaussement PMR) en attendant le projet de terminus technique du SERM rennais à échéance 2035.

Suite à cette décision de report, une feuille de route sur la période 2025-2029 a été établie avec un certain nombre d'actions dont le lancement de travaux d'amélioration d'accessibilité sur les quais et dans le passage souterrain voyageurs, objet de cette présente convention de financement.

Ces travaux d'amélioration doivent répondre à deux principaux enjeux : la sécurisation et le confort des cheminements pour les voyageurs à mobilité réduite (PRM).

Description du site :

La gare de Vitré a connu en 2023 une fréquentation annuelle de 1.094.295 voyageurs ce qui la place au 9ème rang régional sur 126 gares en Bretagne.

Elle est équipée :

- d'un quai 1 adossé au Bâtiment Voyageurs (BV), desservant la voie 2. Une rampe PMR relie le quai et le BV,
- d'un quai 2 central desservant les voies 1 et 3,
- d'une passerelle inter quartier accessible (dotée d'ascenseurs) et desservant le quai central,
- de deux (2) souterrains (PASO), l'un inter quartier (propriété Ville) et le second (propriété SNCF) reliant les quais 1 et 2,
- d'un Bâtiment Voyageurs comportant un guichet de vente.

Présentation des travaux :

Il est convenu le programme des travaux suivant, objet de la présente note :

- accès et escaliers du souterrain voyageurs SNCF : mise en place de mains courantes double lisses, de manchons braille, de contre- marches / nez de marches, de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) pour répondre au handicap visuel et la mise en place (en tranche conditionnelle) de goulottes à vélos.
- sur les quais : afin de faciliter le cheminement, les enrobés des zones à forte fréquentation (environ 2500m²) seront refaits avec la mise en place de BEV (sur tout le linéaire des quais) et de portillons aux extrémités des quais.

Les travaux seront réalisés fin 2025. La durée prévisionnelle globale est d'environ 4 mois.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

1.1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des travaux visés à l'article 2 réalisés sur le périmètre de la gare de Vitré.

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

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

Le périmètre d'intervention couvre :

- Les quais et le passage souterrain Voyageurs.

La maîtrise d'ouvrage des travaux faisant l'objet de la présente est assurée par :

- SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Direction Projets et Territoires

La maîtrise d'œuvre est confiée à :

- SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Agence Bâtiment Energie Bretagne

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

La présente convention pourra faire l'objet au besoin d'un pilotage par un comité technique constitué par un représentant de l'Etat, de la Région Bretagne et de SNCF G&C DRG.

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

Il se réunira au besoin pour faire un point sur l'avancement de l'opération et à son achèvement, afin de constater la bonne exécution des travaux et de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

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

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

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

3.1 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira autant que de besoin pour faire un point sur l'avancement des travaux.

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

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES DIAGNOSTICS ET TRAVAUX

Les coûts prévisionnels correspondants au montant des travaux (phase REA) décrits en préambule de la présente convention, issus d'estimations du Maître d'œuvre, s'élèvent à 533 K€ HT aux conditions économiques de référence de 06/2024 selon la décomposition joint en annexe 1.

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés d'une part,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux prévisionnel fixé à +2,5% par an.

Une projection en euros courants (CE 12/2025) évalue le coût de l'ensemble de l'opération à 549,8 K€ HT dont un montant de frais de maîtrise d'ouvrage de 19,6 K€ HT suivant le détail ci-dessous :

Quais :

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 12/2025		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux quais			
Acquisitions de données			- €
Enrobés, portillons, bande jaune, BEV		399 578 €	399 578 €
Total MBP	- €	399 578 €	399 578 €
Maîtrise d'œuvre études	3 610 €		3 610 €
Maîtrise d'œuvre travaux (mesures S11)		24 752 €	24 752 €
Maîtrise d'œuvre travaux (RLTx_S9)		25 783 €	25 783 €
Maîtrise d'œuvre Générale	3 094 €	3 094 €	6 188 €
Total MOE	6 704 €	53 629 €	60 332 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb/HAP	2 578 €		2 578 €
Contôleur technique	516 €	1 031 €	1 547 €
Total AMOA	3 094 €	1 031 €	4 125 €
Maîtrise d'ouvrage	3 403 €	15 160 €	18 564 €
Provision pour risques		51 623 €	51 623 €
TOTAL	13 201 €	521 021 €	534 222 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Courant)	13 201 €	521 021 €	534 222 €

Arrondi à : 534 300 €

Passage souterrain voyageurs :

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 12/2025		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux PASO			
Acquisitions de données			- €
Mains courantes doubles lisses, manchons braille, contres marches/nez de marches, bandes d'éveil à la vigilance		10 313 €	10 313 €
Goulotte à vélos (tranche conditionnelle)			
Total MBP	- €	10 313 €	10 313 €
Maîtrise d'œuvre	825 €	1 031 €	1 856 €
Total MOE	825 €	1 031 €	1 856 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb	928 €		928 €
Contôleur technique	413 €	928 €	1 341 €
Total AMOA	1 341 €	928 €	2 269 €
Maîtrise d'ouvrage	413 €	619 €	1 031 €
Provision pour risques			- €
TOTAL	2 578 €	12 891 €	15 470 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Courant)	2 578 €	12 891 €	15 470 €

Arrondi à : 15 500 €

Voir détail en annexe 1.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

FINANCEURS	%	Besoin de financement Quais (€ courant)	Besoin de financement PASO (€ courant)	Besoin de financement Total (€ courant)
Etat	25%	133 575 €	3 875 €	137 450 €
Région Bretagne	75%	400 725 €	11 625 €	412 350 €
Total	100%	534 300 €	15 500 €	549 800 €

5.2 Modalités de versement

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

- Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :
 - à la signature de la présente convention par l'ensemble des signataires, un premier appel de fonds correspondant à 30 % de la participation respective de chaque financeur telle que définie à l'article 5.1 sera effectué,
 - après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, un second appel de fonds correspondant à 50 % de la participation respective de chaque financeur telle que définie à l'article 5.1 sera effectué,

- Le cumul des fonds appelés ne pourra donc pas excéder 80% du besoin de financement prévisionnel en euros courants défini au plan de financement.

- Solde de l'opération :

- Après l'achèvement de l'intégralité des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, SNCF Gares & Connexions procédera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.
- Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPP XXX

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	%	Date indicative de l'appel de fond	Montant total de l'appel de fond	Montant à payer Etat	Montant à payer Région Bretagne
1 ^{er} appel de fond	30%	à la signature	164 940 €	41 235 €	123 705 €
2 ^{ème} appel de fond	50%	novembre 2025	274 900 €	68 725 €	206 175 €
3 ^{ème} appel de fond	20%	solde convention	109 960 €	27 490 €	82 470 €
Total	100%		549 800 €	137 450 €	412 350 €

5.3 Facturation et recouvrement

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

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

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

5.4 Gestion des écarts

Il appartient à chaque partenaire de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des partenaires.

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

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

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

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

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

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

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

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité technique. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet de délibérations si nécessaire ou d'avenants à la convention concernée.

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

En cas d'économies, celles-ci seront réparties entre les Partenaires à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, SNCF Gares & Connexions sera remboursée des dépenses réelles, les Partenaires s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 5.1 des présentes.

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

6.1 Dates d'achèvement des travaux

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de 4 mois, à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention de financement.

6.2 Planning cible de l'opération, pour donner suite à l'opération au-delà des dispositions de la présente

Le planning cible de l'opération est un début des travaux en septembre 2025 pour s'achever en décembre 2025. Ce planning est détaillé en annexe 2 et est donné à titre indicatif.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra être amenée, en accord avec les partenaires, à décaler de façon significative le planning général de l'opération (annulation et reprogrammation des réservations capacitaires).

Le cas échéant, d'un commun accord, SNCF Gares & Connexions pourra décider l'abandon de l'opération et notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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

En cas d'abandon de l'opération ou de résiliation de la convention, un relevé final des dépenses acquittées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la présente convention sera établi. SNCF Gares & Connexions procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

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

La présente convention prend effet à la date de la signature de ladite convention par le dernier des partenaires.

La convention prend fin à l'achèvement du projet objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

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

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués à l'Etat et la Région Bretagne strictement concernés par la présente opération. Toute autre diffusion de quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Gares & Connexions.

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

ARTICLE 10 - LITIGES

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

ARTICLE 11 - ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 12 – ELECTION DE DOMICILE

Etat	DREAL Bretagne – Service infrastructures Sécurité Transports Division Mobilités et Maîtrise d'ouvrage 10 rue Maurice Fabre – CS 96515 35065 RENNES Cedex 02 99 33 44 82 facturation.uad.mmo.ist.uad.dmd.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	Conseil régional de Bretagne DITMO / SEFMCM 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex 02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité 16, av. d'Ivry 75 634 PARIS Cedex

Le comptable-assignataire pour l'État est le directeur régional des finances publiques de Bretagne et d'Ille-Et-Vilaine ».

Le service exécutant : CGFB200035

La subvention sera imputée sur les crédits du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ouverts au programme 203 - infrastructures et services de transport, action 41 Infrastructures ferroviaires, sous-action 01.

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035	0203-41-01	020341NC35E1

ARTICLE 13– LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Détail de l'enveloppe financière prévisionnelle
Annexe 2 : Planning prévisionnel

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 3 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A _____, le

Pour l'Etat,
Le préfet de la Région Bretagne,

Pour la Région Bretagne
Le Président

Amaury de SAINT-QUENTIN

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional

Jean – Luc BOUHADANA

ANNEXE 1 – DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVIONNELLE

Quais : montants de référence CE 06/2024 (€ constant)

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 06/2024		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux quais			
Acquisitions de données			- €
Enrobés, portillons, bande jaune, BEV		387 445 €	387 445 €
Total MBP	- €	387 445 €	387 445 €
Maîtrise d'œuvre études	3 500 €		3 500 €
Maîtrise d'œuvre travaux (mesures S11)		24 000 €	24 000 €
Maîtrise d'œuvre travaux (RLTx_S9)		25 000 €	25 000 €
Maîtrise d'œuvre Générale	3 000 €	3 000 €	6 000 €
Total MOE	6 500 €	52 000 €	58 500 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb/HAP	2 500 €		2 500 €
Contôleur technique	500 €	1 000 €	1 500 €
Total AMOA	3 000 €	1 000 €	4 000 €
Maîtrise d'ouvrage	3 300 €	14 700 €	18 000 €
Provision pour risques		50 055 €	50 055 €
TOTAL	12 800 €	505 200 €	518 000 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Constant)	12 800 €	505 200 €	518 000 €

Quais : CE 12/2025 (€ courant)

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 12/2025		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux quais			
Acquisitions de données			- €
Enrobés, portillons, bande jaune, BEV		399 578 €	399 578 €
Total MBP	- €	399 578 €	399 578 €
Maîtrise d'œuvre études	3 610 €		3 610 €
Maîtrise d'œuvre travaux (mesures S11)		24 752 €	24 752 €
Maîtrise d'œuvre travaux (RLTx_S9)		25 783 €	25 783 €
Maîtrise d'œuvre Générale	3 094 €	3 094 €	6 188 €
Total MOE	6 704 €	53 629 €	60 332 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb/HAP	2 578 €		2 578 €
Contôleur technique	516 €	1 031 €	1 547 €
Total AMOA	3 094 €	1 031 €	4 125 €
Maîtrise d'ouvrage	3 403 €	15 160 €	18 564 €
Provision pour risques		51 623 €	51 623 €
TOTAL	13 201 €	521 021 €	534 222 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Courant)	13 201 €	521 021 €	534 222 €

Arrondi à : 534 300 €

Passage souterrain Voyageurs : montants de référence CE 06/2024 (€ constant)

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 06/2024		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux PASO			
Acquisitions de données			- €
Mains courantes doubles lisses, manchons braille, contres marches/nez de marches, bandes d'éveil à la vigilance		10 000 €	10 000 €
Goulotte à vélos (tranche conditionnelle)			
Total MBP	- €	10 000 €	10 000 €
Maîtrise d'œuvre	800 €	1 000 €	1 800 €
Total MOE	800 €	1 000 €	1 800 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb	900 €		900 €
Contôleur technique	400 €	900 €	1 300 €
Total AMOA	1 300 €	900 €	2 200 €
Maîtrise d'ouvrage	400 €	600 €	1 000 €
Provision pour risques			- €
TOTAL	2 500 €	12 500 €	15 000 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Constant)	2 500 €	12 500 €	15 000 €

Passage souterrain Voyageurs : CE 12/2025 (€ courant)

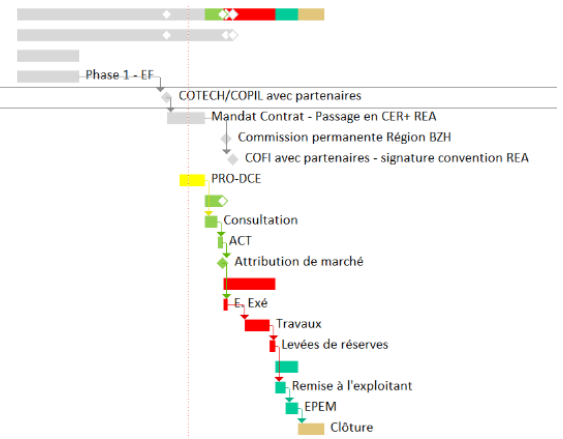
COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 12/2025		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux PASO			
Acquisitions de données			- €
Mains courantes doubles lisses, manchons braille, contres marches/nez de marches, bandes d'éveil à la vigilance		10 313 €	10 313 €
Goulotte à vélos (tranche conditionnelle)			
Total MBP	- €	10 313 €	10 313 €
Maîtrise d'œuvre	825 €	1 031 €	1 856 €
Total MOE	825 €	1 031 €	1 856 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb	928 €		928 €
Contôleur technique	413 €	928 €	1 341 €
Total AMOA	1 341 €	928 €	2 269 €
Maîtrise d'ouvrage	413 €	619 €	1 031 €
Provision pour risques			- €
TOTAL	2 578 €	12 891 €	15 470 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Courant)	2 578 €	12 891 €	15 470 €

Arrondi à : 15 500 €

TP01		
juin-24	129,80	CE référence
déc-24	130,6	
déc-25	133,9	extrapolation 2,5%/an

ANNEXE 2 – PLANNING PREVISIONNEL

Amélioration accessibilité Quais/PASO	Synthèse projet	560 jours	Mar 02/01/24	Lun 23/03/26	
▲ Emergence		393 jours	Mar 02/01/24	Ven 25/07/25	
▲ Etudes d'émergence	FAI	113 jours	Mar 02/01/24	Jeu 13/06/24	
Phase 1 - EF		113 jours	Mar 02/01/24	Jeu 13/06/24	
COTECH/COFIL avec partenaires		0 jour	Jeu 30/01/25	Jeu 30/01/25	
Mandat Contrat - Passage en CER+ REA	Jalon Comité Mandat	69 jours	Ven 31/01/25	Lun 12/05/25	
Commission permanente Région BZH	Jalon CFI	0 jour	Lun 07/07/25	Lun 07/07/25	
COFI avec partenaires - signature convention	Jalon CFI	0 jour	Ven 25/07/25	Ven 25/07/25	
PRO-DCE	PRO DCE	45 jours	Jeu 06/03/25	Lun 12/05/25	
▲ Marchés	Achats	32 jours	Mar 13/05/25	Ven 27/06/25	
Consultation		22 jours	Mar 13/05/25	Ven 13/06/25	
ACT		10 jours	Lun 16/06/25	Ven 27/06/25	
Attribution de marché		0 jour	Ven 27/06/25	Ven 27/06/25	
▲ Travaux	Travaux	0%	96 jours	Lun 30/06/25	Jeu 13/11/25
E. Exé		10 jours	Lun 30/06/25	Ven 11/07/25	
Travaux		46 jours	Mer 27/08/25	Mer 29/10/25	
Levées de réserves		10 jours	Jeu 30/10/25	Jeu 13/11/25	
▲ Mise en service	EPEM	40 jours	Ven 14/11/25	Lun 12/01/26	
Remise à l'exploitant		20 jours	Ven 14/11/25	Jeu 11/12/25	
EPEM		20 jours	Ven 12/12/25	Lun 12/01/26	
Clôture	Clôture	50 jours	Mar 13/01/26	Lun 23/03/26	





Gare de Vitré

CONVENTION DE FINANCEMENT - PHASE REA

Amélioration de l'accessibilité PMR dans le hall du bâtiment voyageurs

N° Engagement juridique :

Vu :

- Le compte rendu du comité de pilotage de la gare de Vitré du 30/01/2025 ;
- Le protocole de gouvernance pour le projet de modernisation de la gare de Vitré signé le 27/11/2023 associant l'Etat, la Région Bretagne, Vitré Communauté, la Ville de Vitré, la Banque des Territoires et SNCF Gares & Connexions ;
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui modifie l'organisation du groupe SNCF et a notamment posé le principe de la réunification de l'ensemble des missions relatives aux gares au sein de la SA SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau ;
- La délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;
- La délibération n°25_702_05 de la Commission permanente du Conseil régional de Bretagne en date du 7 juillet 2025 approuvant la présente convention ;

Entre :

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Région »,

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Jean-Luc Bouhadana, Directeur des Gares de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention,

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

L'Etat, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie ».

PREAMBULE -

Contexte :

Dans le cadre de la loi du 11 février 2015 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Région Bretagne a élaboré le schéma directeur d'accessibilité (Sd'AP) du réseau de transport régional sur son territoire. Dans ce cadre, la Région Bretagne a identifié la gare de Vitré comme devant être accessible selon le critère fréquentation.

Un COPIL associant les partenaires, Etat, Région Bretagne, Vitré Communauté, Ville de Vitré et la SNCF, s'est réuni fin janvier 2025 et il a été décidé de reporter la mise en accessibilité des quais (rehaussement PMR) en attendant le projet de terminus technique du SERM rennais à échéance 2035.

Suite à cette décision de report, une feuille de route sur la période 2025-2029 a été établie avec un certain nombre d'actions dont le lancement de travaux d'amélioration d'accessibilité dans le hall voyageurs de la gare, objet de cette présente convention de financement.

Ces travaux d'amélioration doivent répondre à deux principaux enjeux : la sécurisation et le confort des cheminements pour les voyageurs à mobilité réduite (PRM).

Description du site :

La gare de Vitré a connu en 2023 une fréquentation annuelle de 1.094.295 voyageurs ce qui la place au 9ème rang régional sur 126 gares en Bretagne.

Elle est équipée :

- d'un quai 1 adossé au Bâtiment Voyageurs (BV), desservant la voie 2. Une rampe PMR relie le quai et le BV,
- d'un quai 2 central desservant les voies 1 et 3,
- d'une passerelle inter quartier accessible (dotée d'ascenseurs) et desservant le quai central,
- de deux (2) souterrains (PASO), l'un inter quartier (propriété Ville) et le second (propriété SNCF) reliant les quais 1 et 2,
- d'un Bâtiment Voyageurs comportant un guichet de vente.

Présentation des travaux :

Il est convenu le programme travaux suivant, objet de la présente note :

- bâtiment voyageurs (gare) – salle des pas perdus : mise en place d'une porte automatique, d'une bande d'aide à l'orientation (BAO) et de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) afin d'améliorer et sécuriser le cheminement des voyageurs atteints d'un handicap visuel.

Les travaux seront réalisés fin 2025. La durée prévisionnelle globale est d'environ 4 mois.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

1.1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financements des travaux visés à l'article 2 réalisés sur le périmètre de la gare de Vitré.

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

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES TRAVAUX

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

Le périmètre d'intervention couvre :

- Le hall (salle des pas perdus) du bâtiment voyageurs.

La maîtrise d'ouvrage des travaux faisant l'objet de la présente est assurée par :

- SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Direction Projets et Territoires

La maîtrise d'œuvre est confiée à :

- SNCF Gares & Connexions Direction Régionale des Gares Bretagne - Centre Val de Loire - Pays de la Loire : Agence Bâtiment Energie Bretagne

ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

La présente convention pourra faire l'objet au besoin d'un pilotage par un comité technique constitué par un représentant de la Région Bretagne et de SNCF G&C DRG.

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

Il se réunira au besoin pour faire un point sur l'avancement de l'opération et à son achèvement, afin de constater la bonne exécution des travaux et de constater que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

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

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

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

3.1 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira autant que de besoin pour faire un point sur l'avancement des travaux.

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

ARTICLE 4 – ESTIMATION DES DIAGNOSTICS ET TRAVAUX

Les coûts prévisionnels correspondants au montant des travaux (phase REA) décrits en préambule de la présente convention, issus d'estimations du Maître d'Ouvrage, s'élèvent à 36 K€ HT aux conditions économiques de référence de 06/2024 selon la décomposition joint en annexe 1.

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés d'une part,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux prévisionnel fixé à +2,5% par an.

Une projection en euros courants (CE 12/2025) évalue le coût de l'ensemble de l'opération à 37,5 K€ HT dont un montant de frais de maîtrise d'ouvrage de 2,2 K€ HT suivant le détail ci-dessous :

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 06/2024		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux BV			
Acquisitions de données			- €
Porte automatique, BEV, Bande de guidage (BAO)		26 299 €	26 299 €
Total MBP	- €	26 299 €	26 299 €
Maîtrise d'œuvre études, DACAM	2 630 €		2 630 €
Maîtrise d'œuvre	657 €	657 €	1 315 €
Total MOE	3 287 €	657 €	3 945 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostics amiante/plomb	605 €		605 €
Contôleur technique	141 €	282 €	423 €
Total AMOA	746 €	282 €	1 028 €
Maîtrise d'ouvrage	657 €	1 532 €	2 189 €
Provision pour risques		3 667 €	3 667 €
TOTAL	4 690 €	32 437 €	37 127 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Constant)	4 690 €	32 437 €	37 127 €

Arrondi à : 37 500 €

Voir détail en annexe 1.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1 Principe de financement

Les Parties s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

FINANCEURS	%	Besoin de financement Quais (€ courant)
Région Bretagne	100%	37 500 €
SNCF G&C	-	-
Total	100%	37 500 €

5.2 Modalités de versement

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

- Premier appel de fonds :
 - à la signature de la présente convention par l'ensemble des signataires, un premier appel de fonds correspondant à 50 % de la participation respective de chaque financeur telle que définie à l'article 5.1 sera effectué.
- Solde de l'opération :
 - Après l'achèvement de l'intégralité des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, SNCF Gares & Connexions procédera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.
 - Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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

Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPP XXX

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant :

	%	Date indicative de l'appel	Montant total de l'appel de fond	Montant à payer Région Bretagne
1 ^{er} appel de fond	50%	à la signature	18 750,00 €	18 750,00 €
2 ^{ème} appel de fond	50%	solde convention	18 750,00 €	18 750,00 €
Total	100%		37 500,00 €	37 500,00 €

5.3 Facturation et recouvrement

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

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

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

5.4 Gestion des écarts

Il appartient à chaque partenaire de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des partenaires.

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

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

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

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

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

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

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

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité technique. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet de délibérations si nécessaire ou d'avenants à la convention concernée.

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

En cas d'économies, celles-ci seront réparties entre les Partenaires à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, SNCF Gares & Connexions sera remboursée des dépenses réelles, les Partenaires s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 5.1 des présentes.

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

6.1 Date d'achèvement des travaux

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de 4 mois, à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention de financement.

6.2 Planning cible de l'opération, pour donner suite à l'opération au-delà des dispositions de la présente

Le planning cible de l'opération est un début des travaux en septembre 2025 pour s'achever en décembre 2025. Ce planning est détaillé en annexe 2 et est donné à titre indicatif.

En cas de retard de décision, considéré par SNCF Gares & Connexions comme mettant en péril le respect du calendrier et, par conséquent, le bon déroulement des travaux, SNCF Gares & Connexions pourra être amenée, en accord avec les partenaires, à décaler de façon significative le planning général de l'opération (annulation et reprogrammation des réservations capacitaires).

Le cas échéant, d'un commun accord, SNCF Gares & Connexions pourra décider l'abandon de l'opération et notifiera cet abandon aux autres Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

ARTICLE 7 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

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

En cas d'abandon de l'opération ou de résiliation de la convention, un relevé final des dépenses acquittées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la présente convention sera établi. SNCF Gares & Connexions procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

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

La présente convention prend effet à la date de la signature de ladite convention par le dernier des partenaires.

La convention prend fin à l'achèvement du projet objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des Partenaires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 9 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

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

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués à la Région Bretagne strictement concernée par la présente opération. Toute autre diffusion de quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Gares & Connexions.

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

ARTICLE 10 - LITIGES

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

ARTICLE 11 - ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 12 – ELECTION DE DOMICILE

Région Bretagne	Conseil régional de Bretagne 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex 02 22 51 53 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité 16, av. d'Ivry 75 634 PARIS Cedex

ARTICLE 13– LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Détail de l'enveloppe financière prévisionnelle
Annexe 2 : Planning prévisionnel

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La convention est établie en 2 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A _____, le

Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional

Pour la Région Bretagne
Le Président

Jean – Luc BOUHADANA

Loïg CHESNAIS-GIRARD

ANNEXE 1 – DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVIONNELLE

Montants de référence CE 06/2024 (€ constant)

COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 06/2024		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux BV			
Acquisitions de données			- €
Porte automatique, BEV, Bande de guidage (BAO)		25 500 €	25 500 €
Total MBP	- €	25 500 €	25 500 €
Maîtrise d'œuvre études, DACAM	2 550 €		2 550 €
Maîtrise d'œuvre	638 €	638 €	1 275 €
Total MOE	3 188 €	638 €	3 825 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostocs amiante/plomb	587 €		587 €
Contôleur technique	137 €	274 €	411 €
Total AMOA	723 €	274 €	997 €
Maîtrise d'ouvrage	637 €	1 486 €	2 123 €
Provision pour risques		3 555 €	3 555 €
TOTAL	4 548 €	31 452 €	36 000 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Constant)	4 548 €	31 452 €	36 000 €

CE 12/2025 (€ courant)

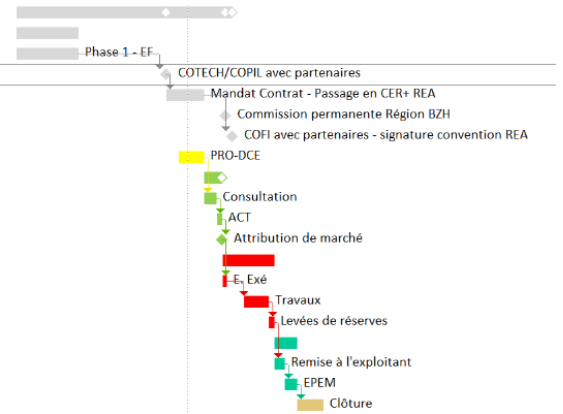
COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR)	CE 06/2024		
	APO+ACT	REA	TOTAL
Travaux BV			
Acquisitions de données			- €
Porte automatique, BEV, Bande de guidage (BAO)		26 299 €	26 299 €
Total MBP	- €	26 299 €	26 299 €
Maîtrise d'œuvre études, DACAM	2 630 €		2 630 €
Maîtrise d'œuvre	657 €	657 €	1 315 €
Total MOE	3 287 €	657 €	3 945 €
Dépenses de MOA ne dépendant pas du forfait			
Diagnostocs amiante/plomb	605 €		605 €
Contôleur technique	141 €	282 €	423 €
Total AMOA	746 €	282 €	1 028 €
Maîtrise d'ouvrage	657 €	1 532 €	2 189 €
Provision pour risques		3 667 €	3 667 €
TOTAL	4 690 €	32 437 €	37 127 €
MONTANT TOTAL DE L'INVESTISSEMENT (€ Constant)	4 690 €	32 437 €	37 127 €

Arrondi à : 37 500 €

TP01		
juin-24	129,80	CE référence
déc-24	130,6	
déc-25	133,9	extrapolation 2,5%/an

ANNEXE 2 – PLANNING PREVISIONNEL

▲ Emergence			393 jours	Mar 02/01/24	Ven 25/07/25
▲ Etudes d'urgence	FAI		113 jours	Mar 02/01/24	Jeu 13/06/24
Phase 1 - EF			113 jours	Mar 02/01/24	Jeu 13/06/24
COTECH/COFIL avec partenaires			0 jour	Jeu 30/01/25	Jeu 30/01/25
Mandat Contrat - Passage en CER+ REA	Jalon Comité Mandat		69 jours	Ven 31/01/25	Lun 12/05/25
Commission permanente Région BZH	Jalon CFI		0 jour	Lun 07/07/25	Lun 07/07/25
COFI avec partenaires - signature convention	Jalon CFI		0 jour	Ven 25/07/25	Ven 25/07/25
PRO-DCE	PRO DCE		45 jours	Jeu 06/03/25	Lun 12/05/25
▲ Marchés	Achats		32 jours	Mar 13/05/25	Ven 27/06/25
Consultation			22 jours	Mar 13/05/25	Ven 13/06/25
ACT			10 jours	Lun 16/06/25	Ven 27/06/25
Attribution de marché			0 jour	Ven 27/06/25	Ven 27/06/25
▲ Travaux	Travaux	0%	96 jours	Lun 30/06/25	Jeu 13/11/25
E. Exé			10 jours	Lun 30/06/25	Ven 11/07/25
Travaux			46 jours	Mer 27/08/25	Mer 29/10/25
Levées de réserves			10 jours	Jeu 30/10/25	Jeu 13/11/25
▲ Mise en service	EPEM		40 jours	Ven 14/11/25	Lun 12/01/26
Remise à l'exploitant			20 jours	Ven 14/11/25	Jeu 11/12/25
EPEM			20 jours	Ven 12/12/25	Lun 12/01/26
Clôture	Clôture		50 jours	Mar 13/01/26	Lun 23/03/26





Envoyé en préfecture le 09/07/2025
Reçu en préfecture le 09/07/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE



Aménagement des abords de la gare de Bruz

Convention de financement

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1611-4, L.1611-8 et L.4221-1 ;

Vu le règlement financier adopté par le Conseil régional ;

Vu le contrat de partenariat Europe/Région/Pays ;

Vu la délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu la délibération n°25_702_05 du Conseil régional en date du 7 juillet 2025 approuvant la convention et autorisant le Président à la signer ;

Vu la délibération du **Conseil Communautaire en date du 17 mars 2022** approuvant la présente convention et autorisant le Président à la signer ;

ENTRE

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes CEDEX, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne, ci-après dénommée « La Région » ;

ET

Rennes Métropole, dont le siège se situe 4 avenue Fréville à Rennes, représentée par Mme Nathalie Appéré, ci-après dénommée « Rennes Métropole » ;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

Rennes Métropole a saisi le Conseil régional de Bretagne d'une demande de subvention pour l'aménagement des abords de la gare de Bruz.

Article 1 : Objet de la convention

La convention a pour objet de définir les modalités relationnelles entre Rennes Métropole et la Région liées à l'opération d'aménagement des abords de la gare de Bruz. Elle fixe la participation financière de la Région pour cette opération.

Article 2 : Objet des opérations

L'opération d'aménagement portera sur :

- Création d'un parvis piéton/vélo coté Vert Buisson avec un accès modes actifs indépendant, aménagement de 309 places de stationnement voiture (298 en 2025), doublement de l'offre de stationnement vélo (42 contre 83 en septembre 2025).

Les travaux seront réalisés du 30 juin au 8 août 2025 .

Article 3 : Modalités relationnelles entre les parties pour l'opération d'aménagement

3-1 phase d'étude

Rennes Métropole informera la Région du calendrier de réalisation de l'étude de définition du projet.

La Région devra être associée selon des modalités préalablement définies d'un commun accord entre les deux parties à cette phase d'étude.

Le projet définitif doit impérativement faire l'objet d'une validation de la Région sur la base d'un ou plusieurs plans détaillés et d'un devis prévisionnel financier.

Cette validation écrite de la Région conditionnera le versement dont les modalités sont décrites dans les articles suivants.

3-2 phase de réalisation

Pendant la phase de travaux, toutes modifications du projet initialement validé devront être soumises à la Région pour accord.

Avant la date de fin des travaux, Rennes Métropole proposera à la Région une visite de chantier visant à vérifier la conformité des travaux.

La Région devra procéder in fine à la validation définitive des travaux au cours d'une visite sur place et/ou sur la base de photos transmises par le maître d'ouvrage.

Celle-ci fera l'objet d'un procès-verbal de la Région validant la conformité des travaux qui devra être joint à la demande de versement du solde de la participation financière régionale.

Article 4 : Dispositions financières

4.1. Estimation du coût des opérations et montant de la participation régionale

Sur la base des estimations transmises par Rennes Métropole, le montant prévisionnel de l'opération est de 280 000 € HT (valeur 2025).

La subvention de la Région est fixée ainsi :

- Espace d'intermodalité: 20% d'une dépense subventionnable plafonnée à 750 000 €, soit $20\% \times 280\,000\,€ = 56\,000\,€$

La participation financière de la Région s'élève donc à 56 000 € H.T.

Le montant de la subvention régionale ne pourra en aucun cas être revu à la hausse et sera, le cas échéant, réduit au prorata des dépenses réelles justifiées.

4.2. Modalités et échéancier de versement de la subvention

Rennes Métropole procède à un appel de fonds unique auprès de la Région Bretagne pour la présente convention, au solde de l'opération.

4.3. Facturation et recouvrement

Les appels de fonds seront adressés par Rennes Métropole à :

REGION BRETAGNE
Direction des transports et des mobilités
283 avenue du Général Patton
CS 21101
35711 Rennes CEDEX 7

Le paiement est effectué par virement bancaire à la Métropole, maître d'ouvrage, sur le compte annexé (RIB annexé à la convention).

Article 5 – Délai de validité et annulation de la subvention

Si Rennes Métropole n'a pas fourni toutes les pièces justificatives dans un délai de 48 mois, à compter de la dernière date de signature de la présente convention, le solde de la subvention sera annulé et la part de l'avance non justifiée éventuellement versée par la Région devra lui être restituée.

Si la convention n'a pas été signée des deux parties avant le 31 mars de l'année suivant la fin de validité de l'autorisation sur laquelle la subvention a été décidée, cette dernière est annulée de plein droit par le Président du Conseil régional.

Article 6 : Modification de la convention

Toute modification des termes de la présente convention, y compris l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes termes et conditions que la présente convention, excepté pour les ajustements n'entraînant pas de modification de la valeur des paramètres (dépense subventionnable et taux), de calcul de l'aide maximale ni de modification de l'objet de l'aide, qui relèvent d'une décision du président du Conseil régional.

Article 7 – Engagements de Rennes Métropole sur l'utilisation de la subvention

Rennes Métropole s'engage à utiliser la subvention pour la seule réalisation de l'opération pour laquelle la subvention est octroyée, et à mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition.

Elle s'engage à ne pas employer tout ou partie de la subvention reçue de la Région au profit d'un autre organisme privé, association, société ou œuvre.

Elle accepte que la subvention ne puisse en aucun cas donner lieu à profit et qu'elle soit limitée au montant nécessaire pour équilibrer les recettes et les dépenses de l'opération.

Elle est seule responsable à l'égard des tiers, y compris pour les dommages de toute nature qui seraient causés à ceux-ci lors de la réalisation de l'opération.

Article 8 - Communication

Dans un souci de bonne information des citoyen-ne-s, la Région Bretagne a défini des règles pour rendre visible le soutien qu'elle apporte à de nombreux projets en faveur du développement et de la valorisation de son territoire. Afin de contribuer à cette visibilité, le bénéficiaire s'engage à respecter les obligations suivantes :

1- La mention du soutien de la Région

Le bénéficiaire est tenu de faire mention de "avec le soutien de la Région Bretagne" et/ou intégrer le logo de la Région :

- au-x document-s officiel-s, publication-s en lien avec le projet subventionné (*ex : rapport d'étude, bilan, diaporamas de formation, etc.*);
- aux supports de communication (*ex : site web, brochures, newsletter, etc.*) et dans les rapports avec les médias en lien avec l'opération ;
- aux productions réalisées grâce à la subvention (*ex : ouvrages, génériques de films, site web, etc.*) ;
- au panneau de chantier pour les opérations soumises à autorisation d'urbanisme ou à un panneau temporaire, réalisé aux frais du bénéficiaire, pendant la réalisation du projet pour les opérations recevant de plus de 50 000 € d'aides de la Région.

Le bénéficiaire s'engage à fournir au service instructeur au moins un justificatif de la publicité réalisée au plus tard lors de la demande de dernier versement de l'aide (*ex : copie d'écran du site web avec le logo, un exemplaire de l'ouvrage subventionné, une photographie du panneau de chantier, etc.*).

2- L'invitation officielle au Président de la Région

Lors de temps forts de communication organisés en lien avec l'opération subventionnée, une invitation officielle sera envoyée en amont de la tenue de la manifestation à presidence@bretagne.bzh (*ex : inauguration, relations presse, séminaires, opération de lancement, salon, remises de prix, etc.*).

Article 9 : Résiliation

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, notamment en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans réponse. La Région s'engage à verser à Rennes Métropole, sur la base d'un relevé de dépenses final, la subvention correspondant aux dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, Rennes Métropole procède à la

présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Région au prorata de sa participation.

Article 10 : Modalités de remboursement de la subvention

En cas de résiliation ou de dénonciation de la convention, la Région se réserve le droit de demander, sous forme de titre exécutoire, le remboursement total ou partiel des sommes versées.

Dans le cas où les dépenses réelles seraient inférieures à la dépense subventionnable, la participation régionale sera réduite au prorata lors du paiement du solde de la subvention par application du taux de participation, soit pour la subvention « Espace d'intermodalité » : 20% d'une dépense subventionnable plafonnée à 750 000 €, d'une dépense subventionnable € HT .

Article 11 : Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de dernière signature pour une durée de 60 mois (5 ans).

Article 12 : Contentieux

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable.

En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du Tribunal Administratif de RENNES.

Article 13 : Exécution

Le Président du Conseil régional, la Présidente de Rennes Métropole, le Payeur régional de Bretagne et le Payeur communautaire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

Article 14 : Nombre d'exemplaires

Fait en 2 exemplaires originaux.

A Rennes, le	A Rennes, le
POUR RENNES METROPOLE POUR LA PRESIDENTE ET PAR DELEGATION, LE VICE-PRESIDENT EN CHARGE DES ESPACES PUBLICS ET DE LA VOIRIE	POUR LA REGION LE PRESIDENT
PHILIPPE THÉBAULT	LOÏG CHESNAIS-GIRARD



Contrat de performance entre
la Région BRETAGNE et SNCF Gares & Connexions

Entre les soussignés :

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, 35711 Rennes Cedex 7, représentée par le Président du Conseil Régional, Loïg CHESNAIS-GIRARD,

Ci-après dénommée « la Région »,

Et :

La société SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée à l'effet des présentes par Marlène DOLVECK, Directrice Générale SNCF Gares & Connexions, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions »

Ci-après dénommées ensemble « les Parties »,

Vu les textes suivants :

- Le Code des Transports et notamment les articles L1112-1 et suivants, L1215-1, L1215-2, L1231-3, L1272-2, L2111-9 et suivants, L2121-3 et suivants, L2121-19 ;
- Le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L1111-2, L1111-9, L1111-10 IV, L 4211-1, L4221-1, L4251-1 ;
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
- Le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et notamment son article 14.1 et 15 ;
- Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- Le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « NOTRe » ;
- L'arrêté du 29 août 2016 fixant la liste des points d'arrêt ferroviaires prioritaires ainsi que des points d'arrêt complémentaires en application des articles D.1112-9 et D.1112-12 du code des transports et portant approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée des services ferroviaires nationaux ;
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire modifiant l'article L.2111-9-1 du Code des Transports ;
- Le décret n°2018-1186 du 19 décembre 2018 relatif aux défibrillateurs automatisés externes ;
- L'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- Le décret n°2019-728 du 11 juillet 2019 relatif aux comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs ;
- Le décret n°2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire ;
- Le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires ;
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ;
- Le décret n°2021-741 du 08 juin 2021 pris en application de l'article L.1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare ;
- Le contrat entre l'Etat et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026 ;
- Le Document de Référence des Gares ;
- La délibération n°25_702_05 du Conseil régional de Bretagne en date du 07/07/2025 approuvant le présent contrat . ☒

SOMMAIRE

Article 1.	Objet du contrat et éléments de contexte.....	4
Article 2.	Les responsabilités et les réalisations de chacune des parties	5
Article 3.	Organisation du pilotage et du suivi.....	7
3.1	Comité de pilotage	7
3.2	Comités techniques thématiques.....	8
Article 4.	Transparence et performance financière.....	9
Article 5.	Une vision partagée sur l’offre des services dans les gares	13
5.1	Cinq enjeux d’offre de service dans les gares bretonnes	13
5.2	Une mesure de la performance basée sur les indicateurs du DRG	14
Article 6.	Des investissements pour rendre les gares plus attractives et respectueuses des enjeux climatiques et environnementaux	15
6.1	Des projets respectueux des enjeux climatiques et environnementaux	15
6.2	Un contrat de performance s’inscrivant dans une stratégie régionale des gares.....	16
6.3	Un besoin d’investissement conséquent et des moyens contraints pour les deux parties	17
6.3.1	La mise en accessibilité des gares	17
6.3.2	L’amélioration de la performance et de la sécurité des gares : quais, souterrains, marquises, éclairages, passerelles, Grande Halle Voyageur (GHV) et abris. Les investissements concernant la sécurité des gares sont prioritaires. SNCF Gares & Connexions est amené à y consacrer plus particulièrement ses fonds propres.....	17
6.3.3	L’intermodalité au travers des Pôles d’Echanges Multimodaux (PEM), et les mobilités actives	18
6.3.4	Les équipements et services	18
6.3.5	La rénovation des bâtiments.....	18
6.3.6	Le développement de projets en faveur des énergies renouvelables et en particulier photovoltaïques	19
6.3.7	Le développement commercial.....	19
Article 7.	Principes généraux du financement des investissements.....	19
7.1	Engagement de signature des Conventions de financement.....	19
7.2	Principe de financement.....	19
Article 8.	Un engagement d’information préalable à l’ouverture à la concurrence du transport conventionné	20
Article 9.	Autres dispositions	20
9.1	Modification et résiliation du contrat	20
9.2	Prise d’effet et durée du contrat.....	20
9.3	Confidentialité, diffusion des données, communication.....	21

Article 1. Objet du contrat et éléments de contexte

Le présent contrat permet d'établir une trajectoire d'objectifs et de performance pluriannuelle permettant de favoriser le développement du système ferroviaire, à travers en particulier la modernisation des infrastructures et services en gares, sur la base d'un modèle économique soutenable.

La finalité générale de cette stratégie et des orientations contenues dans le présent contrat est à la fois de :

- Faire des gares un des éléments de la performance du système ferroviaire, en contribuant à son attractivité, via notamment la recherche de la maximisation de la satisfaction de l'ensemble des voyageurs ;
- Augmenter la part modale du train en accroissant les trafics ferroviaires et en facilitant l'intermodalité ;
- Maximiser les avantages socio-économiques que procure le train : un haut niveau de sécurité, des gains de temps et des dessertes au cœur des villes, une faible empreinte écologique ;
- Valoriser le potentiel des gares comme outil d'aménagement du territoire, d'attractivité, de développement économique ;
- Tendre vers des gares plus vertes tenant compte de l'enjeu écologique, de la conception à l'exploitation
- D'offrir un service de qualité et adéquat aux usagers des gares
- D'assurer la transparence financière pour un pilotage efficace.

Ce contrat, qui a été conjointement élaboré par SNCF Gares & Connexions et la Région Bretagne, est signé pour une durée de 5 ans, pour la période de 2025 (inclus) à 2029 (inclus).

SNCF Gares & Connexions et la Région Bretagne conjugueront leurs efforts selon quatre axes prioritaires :

- **Développer l'attractivité des gares et offrir** un service de qualité aux voyageurs adéquat à leurs attentes et aux entreprises ferroviaires et intermodaux, afin de contribuer au développement du transport ferroviaire et notamment du réseau BreizhGo et des territoires ;
- **Co-construire** un modèle d'exploitation des gares, en proposant des services utiles aux utilisateurs des transports ferroviaires et intermodaux, garantissant un accueil de qualité, tout en s'assurant d'une équation économique équilibrée ;
- **Répondre** aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités dans un contexte de lutte contre le changement climatique, de recherche d'intermodalité et de digitalisation croissante des usages ;
- **Valoriser** les opérations d'investissement en cours faisant l'objet d'un financement.

Des enjeux majeurs pour SNCF Gares & Connexions dans un contexte de profonde mutation du secteur ferroviaire :

Dans un contexte de demande de plus en plus forte de mobilité pour des raisons environnementales, SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, est appelée à jouer un rôle structurant en tant que spécialiste de la gare, installation de service essentielle au réseau ferroviaire.

En application de l'article L. 2111-9-1 du code des transports, introduit par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions assure la gestion unifiée des gares de voyageurs conformément aux principes du service public. Créée au 1^{er} janvier 2010 et filiale de SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Gares & Connexions est en particulier chargée de :

- **Assurer un service public transparent et non discriminatoire** : il s'agit de fournir aux entreprises de transport ferroviaire des différents réseaux de transport (trains longue distance, trains TER du quotidien) un service et des prestations en gares, de façon transparente, neutre et non discriminatoire (information des voyageurs, mise à disposition d'espaces propres, sûrs et confortables, entretien du patrimoine public, etc.) ;
- **Favoriser la complémentarité des modes de transports collectifs et individuels ainsi que leur coopération** (intermodalité) en donnant accès aux gares à toutes les formes de déplacement (marche à pied, vélo, voiture, cars, bus, métro, tram, etc.) ;
- **Contribuer au développement équilibré des territoires**, notamment en assurant une répartition équilibrée des ressources et des charges entre les gares gérées par SNCF Gares & Connexions et en participant à la redynamisation des quartiers de gare, en collaboration avec les autorités organisatrices.

Article 2. Les responsabilités et les réalisations de chacune des parties

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), il appartient à la Région Bretagne, conformément au code des transports, d'organiser le service du réseau régional.

La Région, en qualité d'Autorité Organisatrice des Mobilités et cheffe de file de la mobilité, entretient diverses relations avec SNCF Gares & Connexions en sa qualité de gestionnaire unique des gares ferroviaires de voyageurs. À ce titre, la Région :

S'engage à développer l'offre BreizhGo dans son ensemble, selon ses capacités financières, et sur le TER BreizhGo en particulier ;

S'engage fortement dans une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de transition énergétique, de priorisation des modes de transport collectifs ou propres, et de soutien à l'innovation comme vecteur de performance ;

Subventionne, de manière volontariste et selon ses capacités financières, les opérations d'investissement sur les gares du réseau ferré national ;

Paye annuellement environ 12,3 M€ (2025) correspondant à l'intégralité des redevances en gare facturées par SNCF Gares & Connexions au transporteur TER Bretagne au titre de la Prestation de Base, telle que prévue au Document de Référence des Gares, c'est-à-dire Prestation de Base Unifiée, Plateforme Unique et Prestations PMR ;

S'engage à échanger avec SNCF Gares & Connexions, en amont des appels d'offres qu'elle serait amenée à lancer, à propos des éventuels impacts d'organisation sur la production de la prestation de la base des gares de la région dans la limite de ce que le respect des principes cardinaux de la commande publique impose à la Région Bretagne en sa qualité d'autorité organisatrice.

« Les informations qui seraient communiquées à SNCF Gares et connexions dans le cadre d'une mise en concurrence des entreprises ferroviaires seront strictement limitées à l'exercice des missions qui lui sont dévolues par les textes, sans que SNCF Gares et connexions ne soit autorisée à les communiquer à toute entreprise possiblement candidate à la mise en concurrence » ;

Souhaite bénéficier d'une plus grande transparence des coûts relatifs aux gares desservies par les TER;

Souhaite être consultée le plus en amont possible de projets d'évolutions de services sur les gares régionales B et C et informée sur les gares nationales A ;

S'engage à co-construire le niveau de services voulu dans les gares régionales ;

S'engage à partager et informer le gestionnaire de gares en cas d'évolution possible de son schéma de distribution.

En tant que gestionnaire de gares, il appartient à SNCF Gares & Connexions de mettre en œuvre les mesures et investissements visant à assurer les missions qui lui sont confiées par la loi avec le meilleur niveau de performance et de fiabilité et à satisfaire aux exigences de niveau de service défini et voulu par la Région Bretagne.

Dans le cadre de ce contrat comportant un programme d'investissement, SNCF Gares & Connexions s'engage sur les objectifs partagés avec la Région et selon un calendrier prévisionnel, en vertu de :

Sa mission de Gestionnaire de gare confiée par la loi : rattachée depuis le 1^{er} janvier 2020 à SNCF Réseau dont elle constitue « une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière », SNCF Gares & Connexions est chargée de la « gestion unifiée des gares de voyageurs ». À cet égard, l'article L. 2111-9-1 du code des transports précise que le gestionnaire de gares est chargé « d'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares » ;

Du Document de Référence des Gares (DRG) susvisé qui précise notamment les prestations régulées réalisées dans les gares de voyageurs ouvertes au service ferroviaire de voyageurs par SNCF Gares & Connexions (contenu et conditions de réalisation des prestations fournies et les montants des redevances associées) ;

Du présent Contrat de performance.

D'ores et déjà, SNCF Gares & Connexions confirme les engagements pris dans le cadre du DRG et a :

Défini une ambition fondée sur un investissement significatif dans la qualité et la sérénité de l'expérience en gare, avec un défi d'accessibilité, d'attractivité et de sécurité, dans un environnement concurrentiel ;

Partagé le « baromètre de la satisfaction client en gare », outil de mesure de la qualité perçue dans les gares A.

Article 3. Organisation du pilotage et du suivi

Deux niveaux de pilotage sont nécessaires :

3.1 Comité de pilotage

Un Comité de pilotage (COFIL) annuel présidé par le Vice-Président de la Région délégué climat, mobilités, la **Directrice exécutive des gares régionales & parisiennes** et le Directeur Régional des Gares Bretagne Pays de la Loire Centre-Val de Loire. Il se tiendra une fois par an afin de définir plus finement les objectifs et les indicateurs et leurs modalités de suivi.

Le comité de pilotage :

- Fixe les grandes orientations et le calendrier des actions à entreprendre dans le cadre du présent contrat ;
- Définit et installe des comités techniques, pour chacune des trois grandes thématiques :
 - Le coût des gares ;
 - Les services (y compris la qualité de service) ;
 - Les investissements.
- Arbitre sur les propositions des comités techniques thématiques ;
- Décide des temps forts de communication régionale à envisager dans l'année ;
- Présente les nouvelles stratégies de SNCF Gares & Connexions, évoquées préalablement en comité technique ;
- Hiérarchise et planifie les opérations à mener à l'échelon régional et coordonne les actions pour chacune des 3 thématiques ;
- Informe de la programmation établie par SNCF Gares et Connexions pour les gares ;
- Évalue les résultats et la pertinence des dispositifs mis en place, et réoriente en conséquence ;
- Propose des réajustements du présent contrat lorsque nécessaire.

SNCF Gares & Connexions assure le secrétariat (ordre du jour, compte-rendu) du Comité de pilotage.

Les points inscrits à l'ordre du jour du comité de pilotage seront abordés au préalable en comité technique.

3.2 Comités techniques thématiques

La Région et SNCF Gares & Connexions désignent chacun un référent de chaque comité thématique. SNCF Gares & Connexions en assure le secrétariat.

Les 3 comités thématiques (Coût des gares, Services et Investissements) se réunissent pour piloter leurs opérations correspondantes, assurer le suivi d'indicateurs, préparer l'information et les décisions du comité de pilotage, à raison de deux fois par an :

- Le Comité Technique Coût des gares

Il analyse et échange sur la facture annuelle TER (dépenses réalisées) et le tarif prévisionnel de l'année N+1.

Il s'assure de l'avancement des pistes d'amélioration de la performance mentionnées dans le présent contrat.

Il travaille à l'optimisation des charges dans le tarif, en élaborant des plans d'actions en lien avec les Comités Services et Investissement. Ces plans seront présentés au comité de pilotage.

Il participera par ses travaux à la mise en œuvre de la stratégie économique et financière pour les gares du territoire.

- Le Comité Technique Services

Il a pour objet de coordonner l'implémentation des services additionnels définis dans le présent contrat. Il participera par ses travaux à la mise en œuvre de la stratégie de services pour les gares du territoire (service vélo, intermodalité, confort, services aux PSH, information voyageurs...).

Ce Comité Technique Services partagera les résultats qualité de service du DRG et les enquêtes de satisfaction de SNCF Gares & Connexions et de la Région.

Il sera également l'instance de présentation des opérations de cession (foncière et immobilière), des évolutions envisagées de la gestion des bâtiments voyageurs (ouverture/fermeture, ...) et de valorisation des espaces en gare (programme Place De La Gare) et des opérations événementielles et de communication en gare.

Il sera le moment privilégié pour échanger sur les perspectives d'évolution des services proposés en gare (déploiements de lockers, de fontaines à eau, de tout type de services aux clients complémentaires) dont l'impact financier sera présenté dans le cadre du COTECH Coût des gares.

Il se réunira 2 fois par an (2^{ème} et 4^{ème} trimestre).

- Le Comité Technique Investissements

Il a pour objet de présenter le programme d'investissements. Il devra informer des potentiels reports ou abandons de projets. Il participera par ses travaux à la mise en œuvre de la stratégie d'investissements du territoire.

Ces comités techniques traiteront des éventuels dossiers qui nécessitent une attention particulière sur les opérations en cours, le suivi des conventions, et les améliorations à envisager.

En complément de ces comités techniques, un point d'actualités sera planifié tous les 2 mois pour partager les infos, les nouveautés, les points d'attention et les sujets politiques de l'ensemble des sites du territoire breton. Ce point sera animé par le Directeur de la Communication de la Direction Régionale des Gares de SNCF Gares & Connexions, et il associera côté Région le Chef de projet gare.

Article 4. Transparence et performance financière

Le réseau régional de transport ferroviaire comprend, au DRG 2025, 124 gares ferroviaires réparties comme suit :

- 1 gare de catégorie TGA
- 7 gares de catégorie A
- 24 gares de catégorie B
- 92 gares de catégorie C

Cette segmentation est issue du DRG et est susceptible d'évoluer en fonction de ses publications sur la durée du Contrat de Performance (Annexe I : Annexe A0.1 DRG 2025).

- A. Assurer la transparence financière pour un pilotage efficace
 1. Rappel du modèle économique de SNCF Gares et Connexions

SNCF Gares & Connexions est financée, à titre majoritaire, par le produit des redevances acquittées par les transporteurs, en contrepartie des prestations dont la tarification est régulée. Ce modèle régulé repose sur une tarification sur les coûts.

Ces redevances représentent environ 60% des recettes. Le reste se décompose en :

- 15% Concessions commerciales en gares
- 10% Loyers
- 15% Prestations Bâtiments, MOA ou MOE

La Région Bretagne s'acquitte chaque année, dans le cadre de l'exécution de la convention d'exploitation conclue avec SNCF Voyageurs, du montant des redevances prévues par le DRG. En 2025, la facture prévisionnelle s'élève à 12,3 M€ pour le TER Bretagne.

2. Transparence et partage des informations financières des gares
 - a) Présentation du DRG de consultation

Il est prévu une présentation du DRG pendant la période de consultation par SNCF Gares & Connexions à la Région. Elle doit contenir :

- Une explication des différentes évolutions de méthodologie du DRG par rapport au précédent ;

- La présentation des nouveautés du DRG ;
- La synthèse des principales évolutions concernant les gares de Bretagne ;
- Présentation des unités d'œuvre retenues par segment (Nombre de touchers de gares et de Prestations PMR) ;
- Le montant prévisionnel de la Redevance du TER Bretagne (Prestation de Base Unifiée, Prestations PMR/PSH et Plateforme Unique) par segment de gare issu du tarif, en distinguant la part OPEX et CAPEX

b) Présentation annuelle de la facture TER Bretagne

Il est prévu une présentation annuelle de la facture TER Bretagne dans le cadre du DRG de l'année N-1 (ex : facture 2024 en 2025) par SNCF Gares & Connexions à la Région.

Cette présentation doit contenir pour l'année concernée :

- Le nombre de touchers gares prévisionnels par segment
- Le poids prévisionnel des transporteurs par segment
- Le montant des redevances gares prévu au tarif pour TER Bretagne (périmètre transporteur, toutes gares desservies y compris en dehors de la Région)
- Le nombre de touchers gares réels par segment
- Le poids réel des transporteurs par segment
- Le montant réel de la redevance par segment de gare
- Le montant des bonus, malus
- Les diverses régularisations actées dans le DRG

Elle doit avoir lieu, sauf accord contraire des parties, lors du premier semestre de l'année suivant l'année des prestations.

c) Présentation annuelle des dépenses réelles des gares (prestations régulées et non régulées) et des recettes perçues (cf. Annexe II)

Les charges de chaque gare du segment A seront présentées annuellement selon la décomposition des 11 postes suivants (Cf. Annexe II).

- **Services en gare :**

- Prestations d'Assistance PSH : charges liées aux prestations d'accompagnement ou d'assistance nécessaires pour le voyage d'une personne à mobilité réduite
- Centre Opérationnel Escale (COE) qui recouvre :
 - L'organisation et le pilotage de la production en situation normale et en situation perturbée,
 - La gestion et la diffusion de l'information collective,
 - La coordination de plateforme.

- Consignes/Objets Trouvés : charges liées à la gestion et au fonctionnement des consignes et espaces prévus pour les objets trouvés. Les charges sont nettes des montants perçus auprès des utilisateurs de ce service.
- **Maintenance générale :**
 - Gros entretien non immobilisable : maintenance propriétaire (y compris mobilier, abris, quais, passerelles, souterrains, Afficheurs Légers et portes d'embarquement...) et « propriétaire élargie » relative aux installations fixes de chauffage, ventilation et climatisation et aux installations d'énergie électrique ...
 - Entretien locatif et entretien d'équipements dans les espaces occupés par SNCF Gares & Connexions
 - Sécurité incendie (SIAP, Visites Réglementaires Propriétaires, ...)
- **Sûreté :** Gardiennage, SUGE, Solidarité (Associations, RSE)
- **Nettoyage et espaces verts** y compris déneigement et désherbage des zones dangereuses
- **Maintenance télécoms :** dépenses liées à l'entretien des équipements Télécoms (SI voyageurs, sonorisation, ...)
- **Entretiens ascenseurs, portes automatiques, escaliers mécaniques :** dépenses d'entretien des équipements fixes (portes automatiques, ascenseurs, escaliers mécaniques), propriété de SNCF Gares & Connexions
- **Gestion de site :** tour de gare et ouverture/fermeture, c'est-à-dire les prestations de contrôle de l'état des installations lors du tour de gare (propreté et sûreté de la gare, fonctionnement des installations mises à la disposition des clients)
- **Energie et Fluides :** consommation en électricité, eau, gaz, autres combustibles
- **Autres charges :** sinistres, dépenses environnementales (désamiantage, élimination cuves à fioul...) ...
- **Impôts et taxes**
- **Frais de structure :** frais de fonctionnement des fonctions support du siège de SNCF Gares & Connexions et de la Direction Régionale Gares, ainsi que la redevance d'entreprise
- **Amortissements et dépréciation :** dotations aux amortissements des investissements net des subventions reçues et coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée
- Les charges des segments B et C seront transmises annuellement selon les mêmes principes. Les charges ne pourront pas être données à la maille de la gare, mais resteront à la maille du segment.

En complément de la présentation annuelle des charges d'exploitation des gares, SNCF Gares & Connexions présentera à la Région Bretagne la répartition de ses recettes (montants) des gares de segment TGA, A, B et C selon la décomposition suivante :

- Prestations régulées
- Concessions commerciales
- Loyers
- Prestations travaux.

Les recettes perçues par SNCF Gares & Connexions au titre des prestations régulées facturées au TER Bretagne seront reprises dans la présentation de la facture définitive annuelle.

B. Les pistes d'optimisation des charges

Dans un souci de recherche permanent d'optimisation de ses charges d'exploitation, SNCF Gares & Connexions s'engage à ce stade :

- Retravailler, à chaque renouvellement de marché, les cahiers des charges des prestations externalisées de Sûreté et Nettoyage et espaces verts
- Continuer de réduire ses volumes de consommations de Fluides, en poursuivant notamment le remplacement des éclairages classiques par des éclairages LED
- Appliquer une productivité, hors inflation ou effet périmètre, de 2% par an, aux charges de Services en gare et Gestion de site qui sont, pour la plupart, externalisées.

D'autres pistes peuvent être étudiées par les deux parties.

C. Impact sur la Prestation de base Région-la hausse des départs trains (Tarif 2025)

A la demande de la Région Bretagne, SNCF Gares & Connexions a réalisé une simulation de l'impact de la hausse des départs-trains sur la facture TER par segment

	Variation Départs-trains			
	5%	7,5%	10%	15%
TGA RENNES	1,9%	2,9%	3,7%	5,4%
A BRETAGNE	2,3%	3,4%	4,5%	6,5%
B BRETAGNE	0,8%	1,1%	1,5%	2,1%
C BRETAGNE	0%	0%	0%	0,1%
TOTAL	0,98%	1,44%	1,90%	2,75%

Hypothèses : charges constantes et départs-trains autres que TER stables

D. Les Unités d'œuvre : Touchers gares et prestations PMR

Les unités d'œuvre relatives qui servent à calculer le Tarif issu du DRG sont du ressort du plan de transport du transporteur. Chaque transporteur communique à SNCF Gares & Connexions ses prévisions de départs train et prises en charges PMR, en amont du calcul du Tarif, soit en septembre N pour le Tarif N+2.

Article 5. Une vision partagée sur l'offre des services dans les gares

5.1 Cinq enjeux d'offre de service dans les gares bretonnes

La Région et SNCF Gares et Connexions identifient les enjeux d'offre de services dans les gares des Bretagne :

- **Rendre accessibles les gares pour toutes les personnes à mobilité réduite et favoriser l'inclusion**
- **Informers les voyageurs pour fiabiliser et faciliter leurs déplacements** : cet enjeu comprend l'information statique et l'information en temps réel.
- **Développer l'intermodalité** : cet enjeu est repris dans le cadre de la convention d'exploitation des équipements vélos, signée entre le Conseil Régional Bretagne et SNCF Gares et Connexions.
- **Améliorer la satisfaction des voyageurs dans les gares bretonnes** : cet enjeu est basé sur les Baromètres de Satisfaction Clients
- **Assurer une gestion des flux confortable et sûre pour l'ensemble des voyageurs**

La satisfaction clients est un objectif commun aux deux Parties et au cœur du projet stratégique de SNCF Gares & Connexions. Au niveau national, le gestionnaire unique des gares s'est fixé trois grands objectifs à horizon 2025 :

- Contribuer aux programmes fondamentaux visant à améliorer la robustesse de production et de la qualité de l'information en gare. SNCF Gares & Connexions y contribue notamment au travers du Centre Opérationnel Escale Gares (COEG) de Rennes ;
- Assurer l'entretien et la maintenance des gares de façon optimisée (standardisation, industrialisation, intégration dans les projets de l'entièreté du cycle de maintenance), afin de garantir une disponibilité élevée des équipements pour les voyageurs tout en maîtrisant les coûts de maintenance ;
- Mettre en œuvre une politique de services permettant d'industrialiser les marqueurs d'image et de services et d'accroître la satisfaction clients (Qualité de service, standards d'ouverture et fermeture des gares, niveau de propreté et de sûreté).

SNCF Gares & Connexions s'attachera en particulier à financer les dépenses contribuant à la qualité et à la sécurité du service relatives notamment à :

- La régénération des ascenseurs, escalators, portes automatiques
- La réfection des revêtements de circulation sur les quais
- L'entretien des abris de quais et de leurs descentes d'eaux pluviales
- La maintenance des ouvrages de franchissement (passerelles, passages souterrains),
- La maintenance des installations d'éclairage des quais et cheminements des voyageurs en gare

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions est également en responsabilité du déploiement du programme « Place De La Gare » sur l'ensemble du territoire breton. Les gares étant souvent centrales en ville, comme dans les villages et dans la vie des bretons, plusieurs dizaines de milliers de personnes y transitent chaque jour et pas seulement pour prendre le train.

SNCF Gares & Connexions conçoit les gares comme des lieux de vie, d'animation, de commerces et de culture. Place de la Gare incarne cette ambition de faire de chaque gare un lieu de vie en accueillant des initiatives locales et pertinentes pour répondre aux besoins des clients voyageurs et riverains. En permettant l'installation en gare de projets associatifs, de nouveaux types de commerces, d'activités et de services aux personnes, SNCF Gares & Connexions travaille ainsi à rendre les gares bretonnes plus attractives, plus fluides, mais aussi plus riches, au cœur des villes et des quartiers qui les entourent. L'ensemble des projets de développement de ce programme sera abordé lors des COTECH Services et pourra également faire l'objet d'échanges avec le Conseil Régional Bretagne en cas d'émergence nouvelle.

Concernant la gestion et l'exploitation des abris vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire, la Région souhaite que l'ensemble des charges afférentes fassent l'objet de la signature d'une Convention d'Exploitation spécifique avec Gares et Connexions. Cela signifie que l'ensemble des charges de gestion des abris vélos régionaux ne sont pas prises en compte dans le DRG.

5.2 Une mesure de la performance basée sur les indicateurs du DRG

Le niveau des indicateurs retenus sont ceux présents dans le DRG.

Explications sur les indicateurs :

- **Conformité de la propreté** : taux relevé lors d'un tour de gare et consigné dans l'outil Progare / e-Progare. Les contrôles, réalisés par SNCF Gares & Connexions, évaluent le bon respect des objectifs contractualisés avec les entreprises de nettoyage (le taux de non-conformité des prestations ne doit pas être au-delà de 8%). La fréquence des contrôles est fonction de la gare :
 - 1 contrôle par mois pour les gares de segment B
 - 4 contrôles par mois pour certaines gares B plus fréquentées
 - 1 contrôle par trimestre pour les gares de segment C.

Des contrôles inopinés sont également réalisés.

- **Disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques** : l'objectif est fixé à 97% de disponibilité. SNCF Gares & Connexions contractualise nationalement avec plusieurs entreprises de maintenance. Les délais d'intervention sont de deux heures (1 heure si urgence). La mesure : nombre d'heures de disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques sur le nombre d'heures totales de la période. Le résultat régional reflète la moyenne des mesures réalisées sur l'ensemble des gares. SNCF Gares & Connexions s'engage à partager avec la Région les points de difficulté sur les sites éventuellement concernés et les mesures correctives apportées en cas d'indisponibilité. SNCF Gares & Connexions s'engage à informer les voyageurs sur la durée estimée du dysfonctionnement et de la bonne prise en charge de l'incident ;

- **Disponibilité des écrans TFT** : taux de disponibilité des écrans plats ; G&C s'engage à partager avec la Région les points de difficulté sur les sites concernés et les mesures correctives apportées ;
- **Satisfaction Information Voyageurs** : satisfaction des voyageurs en termes d'information (issue du baromètre de satisfaction) pour les gares où la donnée est disponible ; 2 vagues de satisfaction client par an (mars et octobre) ;
- **Mesure de la satisfaction (globale)** : périmètre des gares A (enquête deux fois par an) pour SNCF Gares & Connexions ;
Les gares B font également l'objet d'une enquête et d'un plan d'actions associé
- **Réalisation des prestations pour les PSH** : taux de réalisation de prestations réservées et inopinées.

Les résultats de ces indicateurs ne donnent pas lieu à bonus ou malus autres que ceux d'ores et déjà définis dans les DRG annuels à l'attention du transporteur.

Ces bonus/malus sont susceptibles d'évoluer à chaque publication du DRG sur la durée du Contrat.

Les résultats de ces indicateurs seront commentés lors des Comités techniques Services.

Article 6. Des investissements pour rendre les gares plus attractives et respectueuses des enjeux climatiques et environnementaux

SNCF Gares & Connexions assure la réalisation des projets de régénération, d'extension, de transformation des gares et de pôles d'échanges multimodaux, depuis les phases d'émergence et de programmation jusqu'à la mise en service, en passant par la conception et la construction. Pour les projets concernés, sur le périmètre de responsabilité de SNCF Gares & Connexions, elle intègre une dimension de sécurité ferroviaire

SNCF Gares & Connexions peut également porter la Maîtrise d'Ouvrage (MOA) unique pour des projets avec foncier communal.

SNCF Gares & Connexions peut également déléguer sa maîtrise d'ouvrage à des communes ou des intercommunalités lorsque la configuration du foncier concerné est plus adaptée à la réalisation du projet. Gares & Connexions peut mettre à disposition du foncier à des collectivités pour qu'elles assurent leur projet sous leur MOA.

6.1 Des projets respectueux des enjeux climatiques et environnementaux

Afin de répondre aux enjeux climatiques en tant que pilier de l'intermodalité, tous les projets portés et pilotés par SNCF Gares & Connexions sont conçus avec une approche systémique sous l'angle du développement durable. Ainsi, nos enjeux en termes d'exemplarité et d'innovation au travers de nos quatre priorités sont :

- L'utilisation d'une énergie moins chère et plus verte ;

- Le développement de l'écoconception pour tous les projets ;
- L'atteinte de zéro déchet non valorisé ;
- Le développement de l'intermodalité, notamment train-vélo, mais aussi toute autre forme de développement alternatif à l'autosolisme (marche, transports en commun, covoiturage...).

Pour atteindre ces objectifs, SNCF Gares & Connexions met en place tout une organisation au service de la « gare verte ». Ainsi, cette orientation conduit à :

- Développer la culture et les compétences environnementales de nos collaborateurs ;
- Appuyer, former et revitaliser la filière environnement ;
- Garantir la conformité réglementaire des gares ;
- Déployer un système de management de la qualité environnementale dans les établissements.

6.2 Un contrat de performance s'inscrivant dans une stratégie régionale des gares

La Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions ont élaboré une stratégie des gares bretonnes pour les 15 prochaines années. Ce travail partenarial a permis de dresser les priorités et les ambitions sur les gares régionales au regard des défis à venir :

- Finalisation de la mise en accessibilité des gares inscrites au SDA-Adap régional ;
- Accompagnement de la croissance du trafic ferroviaire et donc de la fréquentation en cohérence avec la stratégie de développement de l'offre TER BreizhGo à horizon 2040 (offre multipliée par 2), avec en particulier des enjeux de capacités d'accueil, d'adéquation des longueurs de quai aux compositions de matériel roulant (problématique de portes hors quai / PHQ), de sécurisation des quais et de leurs traversées ;
- Adaptation au changement climatique ;
- Attractivité et valorisation des gares comme portes d'entrée des territoires.

Les orientations stratégiques se déclinent en sept ambitions :

- Des gares lisibles, attractives et capacitaires ;
- Des gares sûres, efficaces et confortables ;
- Des gares porte-drapeaux de l'intermodalité ;
- Des gares territorialisées ;
- Des gares écologiques ;
- Des gares à visage humain ;
- Des gares partenariales et expérimentales.

La stratégie régionale des gares bretonnes est construite sur la base d'un scénario prévisionnel d'investissement de l'ordre de 280 M€ sur les 20 à 25 prochaines années concernant le périmètre des gares B et C.

6.3 Un besoin d'investissement conséquent et des moyens contraints pour les deux parties

Historiquement, le besoin en investissement de SNCF Gares & Connexions est important étant donné la nature des biens dont elle a la gestion. Ce besoin s'est accentué avec le transfert des actifs d'infrastructure de SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2020.

La Planification Prévisionnelle des Investissements (PPI) de juillet 2024 de SNCF Gares & Connexions faisait état d'un montant d'investissements de 90,6 M€ (en euros courants) sur la période 2025-2029 en région Bretagne sur le périmètre des gares nationales (segment A) et régionales (segments B et C).

La région financera ces projets selon ses capacités financières.

L'importance de l'enveloppe d'investissement à engager conduit à définir un ordre de priorité aux projets :

1. La mise en accessibilité des gares inscrites au SDA ADAP ;
2. L'amélioration de la performance et de la sécurité des gares : quais, sécurisation des TVP, souterrains, marquises, éclairages, passerelles, Grandes Halles Voyageurs (GHV) et abris ;
3. L'intermodalité au travers des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), et le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme ;
4. Les équipements et services aux voyageurs ;
5. La rénovation des bâtiments en fonction de leurs usages : entre image et performance énergétique ;
6. Le développement de projets en faveur des énergies renouvelables et en particulier photovoltaïques ;
7. Le développement commercial.

6.3.1 La mise en accessibilité des gares

Le SDAP ADAP des gares régionales est en cours d'achèvement. Les dernières gares à traiter sont Rosporden, Kerhuon, Châteaubourg, Quiberon, Carhaix et Vitré pour lesquelles des études et travaux sont prévues sur la période du contrat de performance.

Sur la période 2025-2029, la PPI intègre des programmes d'accessibilité pour un montant de 36 M€.

6.3.2 L'amélioration de la performance et de la sécurité des gares : quais, souterrains, marquises, éclairages, passerelles, Grande Halle Voyageur (GHV) et abris. Les investissements concernant la sécurité des gares sont prioritaires. SNCF Gares & Connexions est amené à y consacrer plus particulièrement ses fonds propres.

La réfection des quais, souterrains, marquises et passerelles constitue un élément essentiel pour garantir la sécurité des usagers et voyageurs des gares et représente un investissement évalué à 18,4 M€ sur la période 2025-2029.

Par ailleurs, en réponse aux enjeux de croissance des trafics et de la fréquentation des gares, SNCF Gares & Connexions travaille à un programme de traitement des Portes Hors Quai (PHQ) découlant des allongements de matériel roulant et des Traversées des Voies par le Public (TVP). Sur ce programme particulier 9,1 M€ seront identifiés sur la période 2025-2029 pour mener des études et

des travaux sur des sites identifiés comme prioritaires (St Germain sur Ille, Dingé, Landivisiau, La Gouesnière-Cancale notamment)

6.3.3 L'intermodalité au travers des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), et les mobilités actives

Dans la continuité du programme des PEM bretons des 20 dernières années, SNCF Gares & Connexions et la Région accompagneront les derniers principaux PEM (Quimper, Vannes, Brest et Vitré). Pour ceux-ci et pour l'ensemble des gares bretonnes, des actions en matière de développement de l'intermodalité et de l'accueil en gare seront menées au travers de plusieurs actions :

- Montée en qualité des équipements vélos (arceaux, parking sécurisés...);
- Modernisation des PEM et gares existantes pour répondre aux enjeux de croissance.

Au global, à date, SNCF Gares & Connexions estime les investissements prévisionnels à 21,2 M€.

Une étude de flux, co-financée par SNCF Gares & Connexions et la Région Bretagne, accompagnera systématiquement les nouveaux projets de PEM. Ces études seront élargies à 80 gares sur la durée du présent contrat et seront renouvelées au besoin. De premières démarches partenariales sur le sujet sont en cours sur les territoires du périurbain rennais, l'axe sud finistérien et Guingamp.

6.3.4 Les équipements et services

Les équipements et les services regroupent :

- L'information voyageurs au travers de la régénération des équipements existants et l'installation de nouveaux équipements d'informations voyageurs ;
- Les aménagements divers concernant la qualité de service à destination de voyageurs tels que l'amélioration de l'attente en gare, du mobilier, des poubelles tri-flux.

Aujourd'hui, l'information voyageurs dynamique (ferroviaire et multimodale) est déployée dans 21 gares de la Région (les gares nationales et les principales régionales). Sur la période 2025-2029, près de 230 écrans seront régénérés par SNCF Gares & Connexions.

Dans le cadre de la stratégie des gares bretonnes, la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions souhaitent compléter le dispositif d'information voyageurs dynamique dans les principales gares régionales (forte fréquentation, terminus, enjeu sécurité) permettant d'améliorer le service aux voyageurs. Ainsi, de l'ordre de 20 à 25 gares sont identifiées pour accueillir dans les prochaines années des écrans d'information ferroviaire et multimodal, permettant ainsi de doubler les gares équipées de ce service.

A date, ce sont 5,9 M€ envisagés être investis.

6.3.5 La rénovation des bâtiments

La rénovation des bâtiments intègre trois types de projets :

- Les projets d'entretien et de protection des gares inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (Brest, Dinan et Vitré) ;
- Les projets à visée d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments (chaudières, blackout électriques, toitures...);

- Les projets qui visent à maintenir en l'état les gares tels que rénovation des menuiseries, ravalements de façade, rénovations diverses.

Pour la plupart, ces projets intègrent également une dimension « sécurité » vis-à-vis des voyageurs.

Au global, à date, les projets de rénovation des bâtiments représentent 7,8 M€.

6.3.6 Le développement de projets en faveur des énergies renouvelables et en particulier photovoltaïques

Outre les recherches d'économies d'énergies qui orientent les choix des investissements dans la rénovation des bâtiments et des équipements de quais, le plan stratégique de SNCF Gares & Connexions comprend un volet dédié au déploiement d'installations photovoltaïques.

SNCF Gares & Connexions a conclu un partenariat national avec une entreprise chargée d'installer et exploiter des ombrières photovoltaïques sur certains fonciers disponibles. Plusieurs sites ont été identifiés en Bretagne. Les investissements seront portés par le concessionnaire et non repris dans le présent contrat.

Cette ambition se traduit par une prévision d'investissement de 1 M€ entre 2025 et 2029.

6.3.7 Le développement commercial

Afin d'améliorer ses marges de manœuvre financière, et donc sa capacité d'autofinancement des investissements, SNCF Gares & Connexions a pour ambition de développer des revenus commerciaux.

Pour ce faire, sur la période, il est prévu d'investir 0,3 M€.

Article 7. Principes généraux du financement des investissements

7.1 Engagement de signature des Conventions de financement

Chaque investissement prévu par le Contrat fera l'objet d'une convention particulière de financement. Les Parties s'engagent à les conclure dans des délais compatibles avec le calendrier de réalisation du programme détaillé des investissements, sous réserve d'accord sur le programme de travaux et des coûts correspondants.

7.2 Principe de financement

Les montants indiqués dans le présent contrat sont renseignés aux conditions économiques de réalisation.

Article 8. Un engagement d'information préalable à l'ouverture à la concurrence du transport conventionné

Afin de l'accompagner au mieux dans ses choix, la Région s'engage à informer SNCF Gares & Connexions, sur le calendrier de l'ouverture à la concurrence envisagé ainsi que sur les modalités juridiques qui seront retenues (recours ou non au décret n°2021-966, transfert de gestion ou de propriétés des gares). Pour rappel, l'article 5 alinéa 2 de ce décret oblige l'autorité organisatrice qui envisagerait l'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs incluant des prestations de gestion de gares à en informer SNCF Gares & Connexions au plus tard, le jour de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007.

Cette information est en effet indispensable à SNCF Gares & Connexions pour lui permettre d'organiser au mieux la délivrance des prestations en gare.

Par ailleurs, la Région informe SNCF Gares & Connexions des règles propres à la consultation qu'elle envisage de fixer notamment quant aux relations à établir entre SNCF Gares & Connexions et les futurs candidats ou à l'organisation de visite de sites ou de réponses aux questions posées.

Article 9. Autres dispositions

9.1 Modification et résiliation du contrat

Le Contrat peut faire l'objet d'avenants en cas de modifications de son contenu.

Le Contrat peut être résilié par l'une ou l'autre des parties en cas de faute grave ou répétée.

Dans une telle hypothèse, la Partie souhaitant résilier le contrat en informe le Comité de pilotage.

La résiliation, dûment justifiée, ne peut effectivement intervenir qu'après le respect d'un délai de préavis de six mois.

Cette résiliation sera sans effet sur les conventions de financement signées et dont l'exécution se poursuivra dans les conditions contractuellement prévues.

Le Contrat peut également être résilié d'un commun accord entre les parties.

9.2 Prise d'effet et durée du contrat

Le Contrat prendra effet après sa signature par les parties à compter de la date de sa notification par SNCF Gares & Connexions à la Région.

Le Contrat porte sur les années 2025, 2026, 2027, 2028 et 2029.

Le contrat entre en vigueur le jour de sa signature et prend fin à la fin de l'horaire de service 2028.

Les Parties s'engagent, au cours de l'année 2028 à discuter si renouvellement ou non du contrat

9.3 Confidentialité, diffusion des données, communication

Les Parties s'engagent à garder strictement confidentielles les informations de toutes natures (notamment techniques : données, documents, résultats, produits et matériels) ou financières échangées dans le cadre de l'exécution du Contrat à l'exception de celles qui ont été rendues publiques par la Partie qui en est propriétaire.

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

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront pendant un délai de huit (8) années à compter du terme du Contrat, quelle qu'en soit la cause.

La communication de toutes informations (données, études...) par une Partie n'aura nullement pour objet ou effet d'en transférer la propriété ou de donner un droit d'usage particulier.

Les parties reconnaissent que l'obligation de confidentialité des données partagées est une obligation essentielle du présent contrat de performance sans laquelle ce dernier n'aurait pu être conclu. Le non-respect de cette obligation sera en conséquence, sans que cela puisse faire l'objet de discussion, qualifié de faute grave.

+++++

Le présent contrat est établi en deux (2) exemplaires, un à destination de chaque partie.

Pour la Région,

Pour SNCF Gares & Connexions,

Le Président du Conseil Régional
Bretagne

La Directrice Générale de SNCF Gares &
Connexions



Annexe I. EXTRAIT DE L'ANNEXE A0.1 DU DRG 2025 DE SAISINE

Nom de la gare	UIC complet	code trigramme SNCF Gares & Connexions	Région administrative	Périmètre de gestion
Auray	87476200	ARY	Bretagne	A BRETAGNE
Bannalec	87474189	BMC	Bretagne	C BRETAGNE
Belle-Isle - Bégard	87473165	BIB	Bretagne	C BRETAGNE
Belz - Ploemel	87476408	BZP	Bretagne	C BRETAGNE
Betton	87471045	BTN	Bretagne	C BRETAGNE
Bonnenmain	87478065	BMV	Bretagne	C BRETAGNE
Brandéon	87476242	BPZ	Bretagne	C BRETAGNE
Bréilidy - Plouéc	87473827	BYP	Bretagne	C BRETAGNE
Brest	87474007	BRT	Bretagne	A BRETAGNE
Bretell	87471102	BTU	Bretagne	C BRETAGNE
Brons	87473074	BOS	Bretagne	C BRETAGNE
Bruz	87471037	BRZ	Bretagne	B BRETAGNE
Callac	87473546	CCF	Bretagne	C BRETAGNE
Carhaix	87473504	CRX	Bretagne	C BRETAGNE
Carnoët - Locarn	87473561	CCN	Bretagne	C BRETAGNE
Caulnes	87473066	CUL	Bretagne	C BRETAGNE
Cesson-Sévigné	87334890	CGT	Bretagne	B BRETAGNE
Châteaubourg	87473184	CTG	Bretagne	B BRETAGNE
Châteaulin	87474064	CEM	Bretagne	C BRETAGNE
Châtaulaudren - Plouagat	87473140	CDN	Bretagne	C BRETAGNE
Chevaigné	87471458	CWH	Bretagne	C BRETAGNE
Coat Guégan	87473579	CQG	Bretagne	C BRETAGNE
Combourg	87478057	CUG	Bretagne	B BRETAGNE
Corsps-Nuds	87471326	CPS	Bretagne	C BRETAGNE
Corseul - Languenan	87473180	CFA	Bretagne	C BRETAGNE
Dinan	87478164	DIN	Bretagne	C BRETAGNE
Dingé	87478040	DNE	Bretagne	C BRETAGNE
Dirinon	87474015	DIR	Bretagne	C BRETAGNE
Dol-de-Bretagne	87478073	DOL	Bretagne	B BRETAGNE
Fougerey - Langon	87471201	FGL	Bretagne	C BRETAGNE
Frynaudour	87473876	FVD	Bretagne	C BRETAGNE
Gestel	87476809	GES	Bretagne	C BRETAGNE
Gourland	87473801	GUL	Bretagne	C BRETAGNE
Guichen - Bourg-des-Comptes	87471151	GBC	Bretagne	B BRETAGNE
Guilliaul	87474296	GMU	Bretagne	C BRETAGNE
Guingamp	87473207	GGP	Bretagne	B BRETAGNE
Hennebont	87476259	HEN	Bretagne	C BRETAGNE
Janzé	87471334	JZE	Bretagne	B BRETAGNE
Ker Lann	87159947	KEL	Bretagne	C BRETAGNE
Kerhuon	87476432	KHT	Bretagne	C BRETAGNE
Kerhuon	87474213	KHO	Bretagne	C BRETAGNE
La Brohinière	87471094	LBK	Bretagne	C BRETAGNE
La Forest-Landerneau	87474221	FOO	Bretagne	C BRETAGNE
La Fresnais	87478081	FSN	Bretagne	C BRETAGNE
La Gouesnière - Cancale - Saint-Méloir-des-Ondes	87478099	LGO	Bretagne	C BRETAGNE
La Hisse	87478156	HIZ	Bretagne	C BRETAGNE
La Méaugon	87473124	MHT	Bretagne	C BRETAGNE
La Poterie	87334508	PTK	Bretagne	C BRETAGNE
La Roche (Finistère)	87474262	ROW	Bretagne	C BRETAGNE
Laillé	87471144	LJL	Bretagne	C BRETAGNE
Lamballe	87473108	LAM	Bretagne	B BRETAGNE
Lancerf	87473850	LNF	Bretagne	C BRETAGNE
Landaul - Mendon	87476226	LJL	Bretagne	C BRETAGNE
Landébia	87473264	LDB	Bretagne	C BRETAGNE
Landerneau	87474289	LDO	Bretagne	C BRETAGNE
Landévant	87476234	LDM	Bretagne	C BRETAGNE
Landivisiau	87474270	LDI	Bretagne	B BRETAGNE
Lannion	87473223	LNI	Bretagne	B BRETAGNE
Le Pénity	87473553	PVY	Bretagne	C BRETAGNE
Le Theil-de-Bretagne	87471342	TIB	Bretagne	C BRETAGNE
Les Lacs	87471516	LCK	Bretagne	C BRETAGNE
Les Mals	87473687	LOW	Bretagne	C BRETAGNE
Les Sables Blancs	87476267	LSA	Bretagne	C BRETAGNE
L'Hermitage - Mordelles	87471060	LHL	Bretagne	C BRETAGNE
L'isthme	87476275	LIH	Bretagne	C BRETAGNE
Lorient Bretagne Sud	87476002	LRT	Bretagne	A BRETAGNE
Malansac	87476689	MLO	Bretagne	C BRETAGNE
Martigné-Ferchaud	87471367	MAF	Bretagne	C BRETAGNE
Mesiac - Guipry	87471185	MES	Bretagne	B BRETAGNE
Mitiac	87478131	MIN	Bretagne	C BRETAGNE
Montauban-de-Bretagne	87471086	MDT	Bretagne	B BRETAGNE
Montfort-sur-Meu	87471078	MFS	Bretagne	B BRETAGNE
Montreuil-sur-Ille	87478032	MSI	Bretagne	B BRETAGNE
Morlaix	87474338	MXR	Bretagne	B BRETAGNE
Moustéru	87473512	MUW	Bretagne	C BRETAGNE
Noyal - Acigné	87471540	NOC	Bretagne	B BRETAGNE
Paimpol	87473868	PIP	Bretagne	C BRETAGNE
Penthièvre	87476424	PTW	Bretagne	C BRETAGNE
Plancoët	87473272	PLA	Bretagne	C BRETAGNE
Pléchérel	87471177	PCT	Bretagne	C BRETAGNE
Plénée-Jugon	87473082	PLJ	Bretagne	C BRETAGNE
Plerguer	87478123	PGE	Bretagne	C BRETAGNE
Plestan	87473090	PLE	Bretagne	C BRETAGNE
Plouha	87473169	PLH	Bretagne	C BRETAGNE
Ploubihan	87474320	PBC	Bretagne	C BRETAGNE
Plouaret-Trégor	87473181	PLT	Bretagne	C BRETAGNE
Plougonver	87473538	PGO	Bretagne	C BRETAGNE
Plouharnel - Carnac	87476416	PLC	Bretagne	C BRETAGNE
Plouigneau	87474411	PGU	Bretagne	C BRETAGNE
Plounérin	87473199	PNR	Bretagne	C BRETAGNE
Plouvray - Plenneuf	87473132	PPF	Bretagne	C BRETAGNE
Pontchallou	87471291	PCI	Bretagne	B BRETAGNE
Pont-de-Buis	87474056	PBU	Bretagne	C BRETAGNE
Pont-Melvez	87473520	PMZ	Bretagne	C BRETAGNE
Pontrioux	87473843	PUX	Bretagne	C BRETAGNE
Pontrioux Halte	87473835	PXH	Bretagne	C BRETAGNE
Quédillac	87473058	QDC	Bretagne	C BRETAGNE
Questembert	87476671	QUE	Bretagne	B BRETAGNE
Quiberon	87476467	QUB	Bretagne	C BRETAGNE
Quimper	87474098	QPR	Bretagne	A BRETAGNE
Quimperlé	87476317	QPL	Bretagne	B BRETAGNE
Redon	87471300	RDN	Bretagne	B BRETAGNE
Rennes	87471003	RES	Bretagne	TGA RENNES
Retiers	87471359	RTI	Bretagne	C BRETAGNE
Roscoff	87474635	RFI	Bretagne	C BRETAGNE
Rosporden	87474155	RSP	Bretagne	B BRETAGNE
Saint-Armel	87471318	XAL	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Brieuc	87473009	SBC	Bretagne	A BRETAGNE
Sainte-Anne	87476648	YAN	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Germain-sur-Ille	87478016	SMW	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Jacques-de-la-Lande	87471052	SJJ	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Malo	87478107	SMP	Bretagne	A BRETAGNE
Saint-Médard-sur-Ille	87478024	XED	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Pierre-Quiberon	87476440	SQB	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Pol-de-Léon	87474569	SPL	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Senoux - Pléchérel	87471169	XSX	Bretagne	C BRETAGNE
Saint-Thégonnec	87474312	STH	Bretagne	C BRETAGNE
Servon	87471532	SVO	Bretagne	C BRETAGNE
Traou Nez	87322347	TNZ	Bretagne	C BRETAGNE
Trégonneau - Squiffiec	87473819	TGS	Bretagne	C BRETAGNE
Vannes	87476606	VAN	Bretagne	A BRETAGNE
Vern	87471029	VBN	Bretagne	C BRETAGNE
Vitré	87471508	VTE	Bretagne	B BRETAGNE
Yffiniac	87473116	YFV	Bretagne	C BRETAGNE



Annexe II. FORMAT PRESENTATION CHARGES EXPLOITATION et RECETTES REELLES DES GARES

Région Bretagne

Coûts des gares N

En k€

Charges d'exploitation	RENNES	Total TGA	QUIMPER	LORIENT	AURAY	VANNES	ST MALO	ST BRIEUC	BREST	Total Gares A	Total Gares B	Total Gares C	TOTAL
Service de Gare		0								0			0
Maintenance générale		0								0			0
Sûreté		0								0			0
Nettoyage et espaces verts		0								0			0
Maintenance Télécoms		0								0			0
MAPE (asc., esc méc., portes auto.)		0								0			0
Gestion de site		0								0			0
Energie et fluides		0								0			0
Autres charges		0								0			0
Impôts et taxes		0								0			0
Frais de structure		0								0			0
Total hors amortissements													
Amortissements		0								0			0
Total yç amortissements		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Recettes Réelles N

	Rennes	Total TGA	Quimper	Lorient	Auray	Vannes	Saint Malo	Saint Briec	Brest	Total Gares A	Total Gares B	Total Gares C	Total
Prestations régulées													
Concessions commerciales													
Loyers													
Prestations travaux.													
Total Recettes													



Annexe III. SIMULATION FINANCEMENT INVESTISSEMENTS

Il existe 4 Familles d'investissements Services de gare / Cœur de gare / Patrimoine / Quais ; le calcul de la redevance s'applique ensuite par segments TGA/A/B/C. Ci-dessous des indicateurs (source DRG Saisine 2025, CMPC 5,5% avant impôts pour les opérations régulées).

Les durées d'amortissements sont données à titre indicatif.

Famille d'investissements	Type d'investissements	Segment	Impact tarifaire total pour 100 k€ d'investissement G&C
Services de gare (amortissement sur 15 ans)	Vidéo-protection, Information (Fixe et dynamique) et orientation Voyageurs, développement des services à destination de l'ensemble des Voyageurs de la gare (attente, toilettes), équipements destinés à l'exploitation et à la gestion opérationnelle de la gare.	TGA Rennes	77,1
		A	74,9
		B	98,9
Cœur de gare (amortissement sur 25 ans)	Rénovation ou remplacement des ascenseurs, escaliers mécaniques et portes automatiques, projet d'adaptation de la gare à l'augmentation du trafic voyageur, à l'environnement urbain. Rénovation du cœur de gare. (L'impact "transporteurs" est calculé en fonction des surfaces communes voyageurs par rapport aux surfaces de la zone accessible au public).	TGA Rennes	139,7
		A	55,4
		B	42,0
Patrimoine (amortissement sur 25 ans)	Maintenance en condition opérationnelle des installations (hors ascenseurs et escaliers mécaniques), chauffage, climatisation, charpente, toiture, rénovation de façade, sécurité incendie du bâtiment. (L'impact "transporteurs" est calculé en fonction des surfaces communes voyageurs par rapport aux surfaces de la zone accessible au public).	TGA Rennes	121,5
		A	37,3
		B	22,1
Quais (amortissement sur 40 ans)	Quais : Création ou renouvellement de la surface d'un quai, des bordures (affaissement, structure, épaufrures) hors recollement Création d'un nouveau revêtement de quais ou pose d'enrobé sur une surface > 30% de la surface totale du quai, Remplacement des bordures de quais sur une longueur > 30% de la longueur du quai et sur un minimum de 50 m, Pose de nouvelles bandes d'éveil thermocollées > 50 m Suppression de l'ancienne bande d'éveil et pose d'une bande d'éveil thermocollée > 50 m, Pose de nouvelles bandes d'éveil structurelles ou préfabriquées ou remplacement de bandes d'éveil > 50 m Cheminement voyageurs : Associé au quai installation foncière Renouvellement des pompes de relevage des fosses d'ascenseurs Abris / Marquises : Création, renouvellement ou remise en état Création ou remplacement de tout ou partie de l'abri parapluie/filant Réseau Energie Electrique & Eclairage : Candélabres : Création ou renouvellement Renouvellement de l'éclairage, renouvellement du mât ou de la tête du candélabre sur un quai en surface Réseau électrique : Création, renouvellement, mise aux normes Création ou renouvellement du réseau d'énergie électrique, changement des alimentations, passage à l'éclairage LED, remplacement de l'armoire électrique, remplacement des câbles électriques SUR UN QUAI Signalétique sur quais Travaux d'aménagements des ouvrages (souterains et passerelles) : Signalétique, mains courantes, peintures, éclairages) et tout aménagement sur le quai (bandes d'éveils, enrobé, candélabres, mobiliers, abris de quai (si non référencé comme bâtiment dans Immosis)....	TGA Rennes	114,7
		A	111,3
		B	147,0
		C	207,7



Part du transporteur TER BREIZHGO, et part des surfaces communes par segment (DRG saisine 2025) :

Segment	Poids du TER BZH	Part des surfaces communes voyageurs de la zone accessible au public	
		Cœur de gare	Patrimoine
TGA Rennes	54,6%	60,1%	40,5%
A	53,0%	47,0%	24,7%
B	70,0%	61,4%	21,7%
C	98,9%	72,8%	14,3%

Exemples :

- Régénération de 20 écrans TFT en gare de Redon pour 100 K€ financés à 100% par SNCF G&C -> impact Tarif Région Bretagne : 99 K€
- Mise en accessibilité des quais de la gare de Vannes pour 1 000 K€ :
 - 100% FP G&C-> impact Tarif Région Bretagne 1 114 K€
 - 50% FP G&C-> impact Tarif Région Bretagne 557 K€ + 500 K€ de subventions
 - 0% FP G&C-> impact Tarif Région Bretagne 0 K€ + 1 000 K€ de subventions
- Rénovation du parking de Laillé pour 50 K€ financés à 100% par SNCF G&C -> impact Tarif Région Bretagne : 70 K€

Annexe IV. LA LISTE DES EQUIPEMENTS SOUS PERIMETRE DE MAINTENANCE SNCF G&C

INFRASTRUCTURE
Fondations
Fondations standard
Fondations spéciales
Dalle inférieure
Construction de sous-sol
Excavation de sous-sol
Murs de sous-sol
SUPERSTRUCTURE & ENVELOPPE
Superstructure
Construction de plancher
Planchers
Ossature (mur, plafond, poteau, poutre...)
Construction de toiture
Charpente / Comble
Marquises
Verrières
Auvents
Enveloppe extérieure
Murs extérieurs
Isolation thermique murale
Volets et stores extérieurs
Façade / Murs extérieurs
Ornements Architecturaux (Corniches, Stucs...)
Fermetures, Menuiseries
Ouvrants
Châssis fixe
Murs rideau
Portes extérieures
Portes d'accès extérieure
Vestibules / Sas
Portes tambour
Portes levantes et a enroulement
Portes automatiques piétons
Portes ferroviaires
Toit
Couverture
Couvertures
Toiture-terrasse
Isolation thermique sous toiture
Gouttières, descentes de toit, et chéneaux
Test création famille

Lignes de vie ou autres dispositifs fixes pour l'entretien
Ouvertures de toit
Lanterneaux
AMÉNAGEMENT INTERIEUR
Construction intérieure
Cloisons
Cloisons fixes
Fenêtres intérieures et vitrage
Portes intérieures
Portes intérieures pleines
Portes intérieures vitrées
Portes coupe-feu
Grooms
Accessoires intégrés
Partitions de toilettes (cabines)
Accessoires de toilette et de bain
Trappes d'accès
Stores intérieurs
Escaliers
Construction d'escaliers
Escaliers intérieurs et extérieurs (accès au quai)
Mains courantes et gardes corps
Finitions d'escaliers
Finitions intérieures
Finitions de mur
Revêtements de murs
Finitions de plancher
Revêtements des sols
Finitions de plafond
Revêtement des faux-plafonds
SERVICES
Moyens de transport
Ascenseurs et monte-charge
Ascenseurs
Monte-charges
EPMR fixes (Elévateurs pour Personnes à Mobilité Réduite)
EPMR mobiles (Elévateurs pour Personnes à Mobilité Réduite)
Escaliers mécaniques et trottoirs roulants
Escaliers mécaniques
Trottoirs roulants
Autres systèmes transporteurs
Rampes à bagages
Nacelles suspendues de nettoyage

Plateformes élévatrice technique
Monte-escalier
Plomberie
Appareils de plomberie
WC et urinoirs
Lavabos, vasques et éviers
Douches
Fontaines à eau (et refroidisseur)
Toilettes automatiques
Réseau d'eau domestique
Réseaux d'adduction et de distribution d'eau
Vannes police
Equipements pour l'alimentation d'eau domestique
Groupes de maintien de pression
Circulateurs
Compteurs d'eau
Vannes et électrovannes
Réseau de drainage sanitaire
Réseaux eaux usées
Réseau de drainage pluvial
Réseaux eaux pluviales
Autre système de plomberie
Systèmes d'air comprimé
Production d'énergie, chauffage, ventilation et conditionnement d'air (CVCA)
Source d'énergie
Système d'approvisionnement en fioul
Système d'approvisionnement en gaz
Système d'approvisionnement de vapeur
Système d'approvisionnement d'eau chaude
Système d'énergie solaire
Systèmes d'approvisionnement d'eau glacée
Autres systèmes d'approvisionnement d'énergie
Système de production de chaleur
Postes de chauffage urbain
Chaudières
Équipements auxiliaires
Autres systèmes de chauffage
Système de production de froid
Groupes de production d'eau glacée
Systèmes à détente directe
Autres systèmes de refroidissement
Distribution et diffusion de CVCA
Systèmes de distribution d'air



Distribution d'eau chaude
VMC et extracteurs
Systèmes de refroidissement
Systèmes d'évacuation
Unités d'air mobile
Unités de chauffage
Echangeurs thermiques
Autres systèmes de distribution
Unités autonomes ou monoblocs
Aérothermes
Ventilateurs
Tubes radiants
Chauffages électriques
Régulation et instrumentation
Autres contrôles et instrumentation
Essai et réglage des systèmes
Autres systèmes ou équipement de CVCA
Systèmes de réfrigération (pour chambre froide)
Systèmes de brumisation
Autres systèmes mécaniques spéciaux
Protection incendie
Gicleurs
Installation d'extinction automatique à eau (type sprinkler)
Canalisations et robinets d'incendie
Pompes ou surpresseurs
Canalisations incendie
Accessoires de protection incendie
Extincteurs
Bacs à sable
Centrales incendie
Autres systèmes de protection et sécurité
Systèmes à agent d'extinction propre
Rideaux coupe-feu
Autres systèmes de protection
Électricité
Service et distribution électrique haute tension
Documents et EPI du poste HT
Service et distribution électrique basse tension
Transformateurs principaux
Tableau Général Basse Tension
Armoires ou tableaux de distribution
Appareillages électriques
Autres services et distributions



Éclairage et distribution secondaire
Réseaux de distribution d'électricité BT
Appareils d'éclairage
Alimentations PoE
Automates Programmables Industriel
NVR
Alimentations équipements BT
Convertisseurs
Capteurs et actuators IOT
Autres systèmes électriques
BAES
Mises à la terre
Systèmes de paratonnerre
Système de gestion d'énergie
Autres systèmes d'électricité
ÉQUIPEMENT & AMEUBLEMENT
Équipement
Équipement commercial
Equipements de vente
Guichets
Casiers retrait colis
Consignes à bagage
Boîtes aux lettres
Équipement pour véhicules
Barrières extérieurs levantes
Niveleurs de quai
Guidage et équipement PMR
Manchons en braille et en relief
Chemins podotactiles de guidage
Bandes d'éveil et de vigilance
Rampes mobiles pour UFR
Passerelles d'entretien (y compris garde-corps)
Services non conventionnels aux clients
Autre équipement
Ameublement et décoration
Mobiliers fixes
Mobiliers d'assise
Végétalisations
Abris modulaires
Tables et tablettes
Braseros
Accroches vélos
Cendriers



Poubelles
Mâts et supports d'équipements
Bornes de protection fixes
Potelets anti-chariots
Mobiliers mobiles
Distributeurs de journaux et documents
Signalétique, affichage et marquage
Signalétiques et panneaux
Enseignes des services de la gare
CONSTRUCTION SPECIALE & DEMOLITION
F10 Construction spéciale
Structure spéciale
Construction préfabriquée type Bungalow
Sous-ensembles intégrés
Système spécial de construction
Installation spéciale
AMÉNAGEMENT D'EMPLACEMENT
Chaussée
Infrastructures de chaussée
Revêtements des chaussées
Aire de stationnement
Infrastructures de stationnement
Revêtements des zones de stationnement
Surface piétonnière et quai
Infrastructures de surface piétonnière et quais
Revêtements des surfaces piétonnières et quais
Marches et escaliers extérieurs (accès au quai)
Aménagement d'emplacement
Clôtures et barrière
Murs de soutènement
Perré
Bacs pour sels de déneigement
Aménagement paysager
Sols engazonnées
Haies
Arbres et arbustes
Alimentation en eau
Égout sanitaire
Canalisations
Fosses septiques
Séparateurs de graisses
Égout pluvial
Pompes de relevage et station de relèvement

Fossés et caniveaux
Bassins de captation et de rétention
Distribution de chauffage
Distribution de refroidissement
Distribution de combustible
Système de distribution de gaz
Compteurs gaz
Autres services de mécanique sur l'emplacement
Stations pour carburants et fluides industriels
Ouvrages d'assainissement ou techniques
Service d'électricité sur l'emplacement
Compteurs électriques
Chambres de tirage
Éclairage d'emplacement
Candélabres, mâts et pylônes d'éclairage
Coffrets de maintenance
Contact de portes
Tourniquets
Tunnels piétons et de services
Passages souterrains
Ponts et passerelles

Annexe V : La liste des équipements types des gares de Type A

1. DAE
2. Fontaine à eau
3. Affiche bienvenue
4. Assises pour l'attente
5. Abris vélos
6. Ecrans IV
7. PSH : Bandes de guidage, balises sonores, EPMP, fauteuils
8. Poubelles tri-flux
9. Toilettes publiques
10. Bureau des Objets Trouvés



CONVENTION ENTRE LA REGION BRETAGNE ET SNCF VOYAGEURS RELATIVE AU FINANCEMENT DE L'OPERATION MI-VIE ET MODERNISATION DES RAMES AGC

AVENANT N° 3 RELATIF A :

L'EVOLUTION DE L'ASSIETTE DES FRAIS FIXES

LA PRISE EN COMPTE DE L'INDEXATION REELLE SUR LA PERIODE 2024

LA MISE A JOUR DU PLANNING DE PRODUCTION DES RAMES

LA PRISE EN COMPTE DE L'EVOLUTION DE LA LIVREE EXTERIEURE

Entre

La Région Bretagne, dont le siège est situé à l'Hôtel de Région – 283 avenue du Général Patton à Rennes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, autorisé par décision de la Commission permanente du Conseil Régional en date du 07 juillet 2025,
Ci-après désignée « **la Région** »,

d'une part,

Et

SNCF VOYAGEURS SA, au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 1 rue Camille Moke-93200 SAINT-DENIS, représentée par Madame Magali EUVERTE, Directrice régionale TER Bretagne, dûment habilitée à cet effet,

d'autre part,

Ci-après désignés individuellement « la Partie » ou collectivement « les Parties »

Vu le code général des collectivités territoriales ;
Vu le code des transports ;
Vu le code de la commande publique
Vu l'article 21 IV de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;
Vu la convention entre la Région Bretagne et SNCF voyageurs pour l'exploitation et le financement du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs 2019-2028, en date du 23 décembre 2019, modifiée par avenants n°1 à 11, avenant N° 11 du 16 octobre 2023 ;
Vu l'ensemble des délibérations budgétaires de l'exercice en cours ;
Vu la délibération n°22_DAJCP_SA_08 des 30 juin et 1er juillet 2022 fixant les délégations de la Commission permanente du Conseil régional ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

Entre 2006 et 2009 La région Bretagne a financé l'acquisition de 23 rames AGC tri-caisses et quadri-caisses électriques/bi-mode. Au 01 01 2021 le parc est composé de 22 rames à la suite de la perte de l'une d'entre elle dans un accident en novembre 2011.

L'acquisitions de 4 rames d'occasion auprès de la région Ile de France a été réalisée. L'acquisition d'une 5 eme rame auprès de la même région est envisagée pour l'année 2029.

Arrivés à mi-vie, ces matériels de type AGC nécessitent, à partir de 2025, des opérations de maintenance de niveaux 4 et 5, dites Opérations à Mi-Vie (OPMV). Cette intervention permet de redonner aux rames un potentiel d'exploitation estimé à 20 ans. Il est prévu de profiter de cette immobilisation, pour moderniser les rames afin de les adapter aux attentes des voyageurs.

L'exécution de l'opération mi vie et modernisation sur AGC nécessite l'intervention d'un tiers auquel la réalisation des opérations est confiée dans un sous-contrat. Le sous contrat fait l'objet d'un avenant miroir de l'avenant à la convention.

La société MASTERIS, filiale de SNCF Voyageurs a été désignée pour l'exécution de l'opération.

En application de l'article 21.IV de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, il est expressément prévu entre les parties que, dans l'hypothèse où la Région déciderait d'exercer son droit de reprise du matériel en application du même article avant l'achèvement de l'Opération, SNCF Voyageurs cèderait à cette dernière, pour les droits et obligations se rapportant aux rames transférés, sa qualité de partie au Sous-Contrat relatif à la réalisation des prestations de l'Opération du fait de son caractère indispensable à l'exploitation de ce matériel roulant.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'intégrer à la Convention :

- Mise à jour de l'assiette des frais fixes
- Prise en compte de l'indexation réelle de l'année 2024 pour le calcul de l'échéancier d'appel de fonds suivant annexe 4
- Prise en compte du planning de production V17.2C (annexe 2 de l'avenant) et mise à jour de l'échéancier d'appel de fond en annexe 4
- Prise en compte d'une évolution de la livrée extérieure des rames

Article 2 : PIECES CONTRACTUELLES

La Convention est constituée du présent document et des annexes suivantes, dans leurs versions successives validées entre les Parties :

- Annexe 1 : L'avenant au sous contrat (Annexe confidentielle)
- Annexe 2: planning V17.2C
- Annexe 3: Fiche de prix (Annexe confidentielle)
- Annexe 4 : Taux d'indexation prévisionnel appliqué à la convention
- Annexe 5 : livrée extérieure des rames

ARTICLE 3 – MODIFICATIONS APPORTEES A LA CONVENTION

A la demande de la Région la livrée extérieure des rames est modifiée et sera conforme au document joint en annexe 5. L'annexe 5 annule et remplace le document informatique dénommé « Livrée Bretagne -- OPMV AGC V06 du 10-10-2022 » signé le 16 11 2022 entre les parties et le remplace par le fichier « Livrée Bretagne 4C -- OPMV AGC V9_ » qui sera signé entre les parties concomitamment à la signature du présent avenant

Les articles et les annexes de la Convention, ci-dessous listés, sont modifiés comme suit

L'article 12 est modifié comme suit :

Article 12 Modalités de financement

12.1 Le Financement de la Région

Aux termes de la présente convention, la Région s'engage à financer la totalité du montant final de l'Opération mi-vie et modernisation des 26 rames AGC en tranche ferme et pourra compter au maximum 1 rame en tranche optionnelle. Affectées au parc de la convention TER BRETAGNE.

Le montant prévisionnel du financement de la Région est de 86 068 383 € quatre-vingt-six million soixante-huit mille trois cent quatre-vingt-trois euros aux conditions économiques de 2020, pour la tranche ferme et pourra atteindre 89 759 670 € aux conditions économiques de 2020 en cas de notification de la tranche optionnelle d'une rame supplémentaire

Ce financement est hors champ d'application de la TVA.

Le détail des coûts est disponible en annexe 3 (confidentielle)

Il est convenu entre les parties que l'économie réalisée dans le cadre de l'avenant 3 sera intégré à la provision « estimation de la facturation au réel des bordereaux exclus des forfaits »

La mise à jour de la fiche de prix en annexe 3 tient compte de ce point

L'article 13 est modifié comme suit

12 Modalités de règlement

12.2 Echéancier des versements

Compte tenu du planning prévisionnel de l'Opération et des jalons de facturation prévus au Sous-contrat (article 11.3), le financement régional sera versé selon l'échéancier prévisionnel suivant :

Echéancier 26 rames:

Rame	Série	Sous série	Ti	Libellé Jalon	Mois/Année Jalon	Mois Jalon	Année Jalon	Montant CFI € constant	Montant CFI € courant
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	138 714,49	144 776,32
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	138 714,49	160 787,94
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J2	2024/09	09	2024	2 080 717,38	2 497 068,93
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2025/03	03	2025		
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2025/04	04	2025		0,00
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J3	2025/08	08	2025	347 353,04	425 194,86
Z27645	AGC	1ère ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J4	2025/08	08	2025	138 714,49	169 800,41
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	134 129,69	139 991,16
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	134 129,69	155 483,14
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J2	2024/12	12	2024	2 011 945,41	2 434 535,69
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2025/09	09	2025		
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2025/10	10	2025		0,00
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J3	2026/02	02	2026	338 183,45	422 255,85
Z27647	AGC	1 rame ZGC 3 caisses 1ère et 2nde Classe	QM	J4	2026/02	02	2026	134 129,69	167 474,34
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2025/09	09	2025	2 372 396,58	2 904 050,65
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2026/03	03	2026		
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2026/04	04	2026		0,00
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2026/07	07	2026	397 791,02	496 681,87
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2026/07	07	2026	158 159,77	197 478,29
Z27713	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	131 985,50	137 753,27
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	131 985,50	152 997,59
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J2	2026/02	02	2026	1 979 782,52	2 471 956,45
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2026/08	08	2026		
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2026/09	09	2026		0,00
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J3	2026/11	11	2026	333 895,06	416 801,37
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J4	2026/11	11	2026	131 985,50	164 797,10
Z27665	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2026/06	06	2026	2 372 396,58	2 962 174,37
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2026/12	12	2026		
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2027/01	01	2027		0,00
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2027/04	04	2027	397 791,02	506 626,65
Z27715	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2027/04	04	2027	158 159,77	201 432,29
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	131 985,50	137 753,27
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	131 985,50	152 997,59
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J2	2026/10	10	2026	1 979 782,52	2 471 956,45
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2027/04	04	2027		
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2027/05	05	2027		0,00
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J3	2027/09	09	2027	333 895,06	425 248,75
Z27679	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J4	2027/09	09	2027	131 985,50	168 096,73
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	131 985,50	137 753,27
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	131 985,50	152 997,59
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J2	2027/03	03	2027	1 979 782,52	2 521 451,01
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2027/09	09	2027		
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2027/10	10	2027	0,00	0,00
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J3	2028/01	01	2028	333 895,06	433 763,08
Z27695	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J4	2028/01	01	2028	131 985,50	171 462,36
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1a	2021/11	11	2021	131 985,50	137 753,27
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J1b	2022/11	11	2022	131 985,50	152 997,59
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J2	2027/08	08	2027	1 979 782,52	2 521 451,01
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Entrée Rame	2028/02	02	2028		
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	Jalon intermédiaire	2028/03	03	2028	0,00	0,00
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J3	2028/05	05	2028	333 895,06	433 763,08
Z27705	AGC	ZGC 3 caisses 2nde Classe	QM	J4	2028/05	05	2028	131 985,50	171 462,36
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2027/12	12	2027	2 372 396,58	3 021 484,28
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2028/06	06	2028		
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2028/07	07	2028	0,00	0,00
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2028/10	10	2028	397 791,02	516 770,32
Z27801	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2028/10	10	2028	158 159,77	205 465,36
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2028/04	04	2028	2 372 396,58	3 081 980,40
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2028/10	10	2028		
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2028/11	11	2028	0,00	0,00
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2029/02	02	2029	397 791,02	527 112,89
Z27803	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2029/02	02	2029	158 159,77	209 577,51
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2028/09	09	2028	2 372 396,58	3 081 980,40
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2029/03	03	2029		
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2029/04	04	2029	0,00	0,00
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2029/07	07	2029	397 791,02	527 112,89
Z27805	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2029/07	07	2029	158 159,77	209 577,51
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J2	2029/02	02	2029	2 372 396,58	3 143 662,71
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Entrée Rame	2029/08	08	2029		
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2029/09	09	2029	0,00	0,00
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J3	2029/12	12	2029	397 791,02	527 112,89
Z27815	AGC	ZGC 4 caisses	QM	J4	2029/12	12	2029	158 159,77	209 577,51
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J1a Avt1	2023/11	11	2023	170 645,13	202 760,55
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J1b Avt1	2023/11	11	2023	170 645,13	202 760,55
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J2	2026/07	07	2026	2 559 677,00	3 196 012,70
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	Entrée Rame	2027/01	01	2027		
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	Jalon intermédiaire	2027/02	02	2027	0,00	0,00
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J3	2027/05	05	2027	445 454,71	567 331,11
B82521	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J4	2027/05	05	2027	170 645,13	217 333,64
B82531	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82531	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J1a Avt1	2023/11	11	2023	170 645,13	202 760,55
B82531	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J1b Avt1	2023/11	11	2023	170 645,13	202 760,55
B82531	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	J2	2026/12	12	2026	2 559 677,00	3 196 012,70
B82531	BGC	BGC 4 caisses Ex IdF	QM	Entrée Rame	2027/06	06	2027		

B82531	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Jalon intermédiaire	2027/07	07	2027	0,00	0,00
B82531	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J3	2027/10	10	2027	445 454,71	567 331,11
B82531	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J4	2027/10	10	2027	170 645,13	217 333,64
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2027/04	04	2027	2 502 577,40	3 187 282,57
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2027/10	10	2027		
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2027/11	11	2027	0,00	0,00
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2028/02	02	2028	437 841,43	568 799,80
B82541	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2028/02	02	2028	166 838,49	216 739,89
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J1a Avt2	2024/11	11	2024	170 645,13	204 791,22
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J1b Avt2	2024/11	11	2024	170 645,13	204 791,22
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J2	2027/09	09	2027	2 559 677,00	3 260 004,62
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Entrée Rame	2028/03	03	2028		
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Jalon intermédiaire	2028/04	04	2028	0,00	0,00
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J3	2028/07	07	2028	445 454,71	578 690,21
B82545	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J4	2028/07	07	2028	170 645,13	221 685,09
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J1a Avt2	2024/11	11	2024	170 645,13	204 791,22
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J1b Avt2	2024/11	11	2024	170 645,13	204 791,22
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J2	2028/01	01	2028	2 559 677,00	3 325 276,38
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Entrée Rame	2028/07	07	2028		
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	Jalon intermédiaire	2028/08	08	2028	0,00	0,00
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J3	2028/12	12	2028	445 454,71	578 690,21
B82571	BGC	BGC4 caisses ExIdF	QM	J4	2028/12	12	2028	170 645,13	221 685,09
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2028/06	06	2028	2 502 577,40	3 251 098,29
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2028/12	12	2028		
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2029/01	01	2029	0,00	0,00
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2029/04	04	2029	437 841,43	580 183,67
B82577	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2029/04	04	2029	166 838,49	221 077,69
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2028/11	11	2028	2 502 577,40	3 251 098,29
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2029/05	05	2029		
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2029/06	06	2029	0,00	0,00
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2029/09	09	2029	437 841,43	580 183,67
B82641	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2029/09	09	2029	166 838,49	221 077,69
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2029/04	04	2029	2 502 577,40	3 316 165,31
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2029/10	10	2029		
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2029/11	11	2029	0,00	0,00
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2030/02	02	2030	437 841,43	591 786,47
B82589	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2030/02	02	2030	166 838,49	225 498,91
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2029/08	08	2029	2 502 577,40	3 316 165,31
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2030/02	02	2030		
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2030/03	03	2030	0,00	0,00
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2030/06	06	2030	437 841,43	591 786,47
B82643	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2030/06	06	2030	166 838,49	225 498,91
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2030/01	01	2030	2 502 577,40	3 382 483,61
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2030/07	07	2030		
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2025/04	04	2025	0,00	0,00
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2030/11	11	2030	437 841,43	591 786,47
B82601	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2030/11	11	2030	166 838,49	225 498,91
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2030/06	06	2030	2 502 577,40	3 382 483,61
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2030/12	12	2030		
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2031/01	01	2031	0,00	0,00
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2031/04	04	2031	437 841,43	603 608,19
B82595	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2031/04	04	2031	166 838,49	230 003,55
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	166 838,49	174 129,34
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	166 838,49	193 399,18
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	J2	2030/10	10	2030	2 502 577,40	3 382 483,61
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2031/04	04	2031		
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2031/05	05	2031	0,00	0,00
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	J3	2031/08	08	2031	437 841,43	603 608,19
B82611	BGC	BGC4 caisses	QM	J4	2031/08	08	2031	166 838,49	230 003,55
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	J1a Option	2029/11	11	2029		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	J1b Option	2030/11	11	2030		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	J2 Option	2031/03	03	2031		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	Entrée Rame	2031/09	09	2031		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	Jalon intermédiaire	2031/10	10	2031		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	J3 Option	2031/12	12	2031		
B82683	BGC	BGC (version CE8) 4 caisses OPTION	QM	J4 Option	2031/12	12	2031		
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	J2	2027/03	03	2027	2 372 396,58	3 021 484,28
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2027/09	09	2027		
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2027/10	10	2027	0,00	0,00
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	J3	2028/01	01	2028	397 791,02	516 770,32
Z27721	AGC	ZGC4 caisses	QM	J4	2028/01	01	2028	158 159,77	205 465,36
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	Frais programme_J1c	2023/03	03	2023	80 001,42	95 057,69
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	J1a	2021/11	11	2021	158 159,77	165 071,35
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	J1b	2022/11	11	2022	158 159,77	183 338,81
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	J2	2027/07	07	2027	2 372 396,58	3 021 484,28
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	Entrée Rame	2028/01	01	2028		
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	Jalon intermédiaire	2028/02	02	2028	0,00	0,00
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	J3	2028/05	05	2028	397 791,02	516 770,32
Z27795	AGC	ZGC4 caisses	QM	J4	2028/05	05	2028	158 159,77	205 465,36
								86 068 383	109 202 996

Dans l'hypothèse d'une levée d'option pour 1 rame supplémentaire portant à 27 le nombre rames traitées une mise à jour de l'échéancier d'appel de fond sera réalisée par voie d'avenant.

Synthèse appels de fond Tranche ferme + tranche optionnelle

	€ constants	€ courants estimés
Tranche ferme 26 rames	86 068 383	109 202 996
Tranche optionnelle 1 rame	3 691 286	5 074 369
TOTAL Général	89 759 670	114 277 365

Le financement régional, à l'exclusion du solde, sera versé, sur appels de fonds de SNCF voyageurs accompagné

- D'une copie des factures émises par MASTERIS au titre du sous contrat,
- De l'ajustement du montant des provisions pour prestations additionnelles et supplémentaires
- Du montant de la prestation de MOA,

visé par le responsable de l'opération de SNCF Voyageurs.

Suite au parfait achèvement de l'opération (à la réception sans réserve de la dernière rame ou à la levée complète des réserves formulées sur la dernière rame), SNCF voyageurs établira et transmettra à la Région un état récapitulatif final des dépenses visées par le directeur régional TER Bretagne de SNCF Voyageurs.

Selon le cas, SNCF Voyageurs procédera un appel de fonds correspondant au solde de l'opération ou procédera au remboursement à la Région des sommes trop perçues.

Les annexes sont modifiées comme suit :

Les annexes 1 et 3 de la Convention sont respectivement remplacées par les annexes 1 et 3, de l'avenant l'annexe 4 remplace l'annexe 4 de l'avenant 2 à la convention, l'annexe 2 remplace l'annexe 4 de la convention (mise à jour du planning prévisionnel) l'annexe 5 est ajoutée à la convention.

Fait le ___/ _juillet_/2025, à Rennes

En deux (2) exemplaires originaux,

Pour la Région,

Le Président du Conseil régional
LOIC CHESNAIS GIRARD

Pour SNCF Voyageurs,

La Directrice régional TER Bretagne
Magali EUVERTE

TER BZH		Devis du		AGC		- €	
Fiche de prix au 1er janvier 2025, Conditions économiques 2020		03/04/2025		Part femme		Total	
Validité 3 mois ou émission d'un nouveau devis. Devis hors organes au potentiel et frais SI sot						86 068 383 €	
Démarrage de chaîne(s) industrielle(s)		Quantité	Prix Unitaire			2 039 252 €	
Quote-part Préséries	FF.DC1	1	521 558 €			521 558 €	
Frais de mise en place de la chaîne d'approvisionnement / chaîne (a)	FF.DC2	3	505 898 €			1 517 694 €	
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants et renforcement de la Supply Chain pour les levées d'option	FF.DC3	0	- €			- €	
Quote-part Préséries 6ème site	FF.DC4	0	- €			- €	
Frais de mise en place de la chaîne d'approvisionnement 6ème site / chaîne (a)	FF.DC5	0	- €			- €	
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants, renforcement de la	FF.DC6	0	- €			- €	
Redonner une 2ème vie au matériel TER en toute sécurité		Socle Presta	Quantité	Prix Unitaire	Quantité	Prix Unitaire	Total €
Projet							60 988 630 €
Ingenierie / Suivi Projets	FF.R1	6	71 288 €	20	71 288 €		1 853 488 €
Méthodes et pilotage de l'outil industriel	FF.R2	6	43 302 €	20	43 302 €		1 125 852 €
Frais fixes Fournisseurs Op Socle	FF.R3	6	24 021 €	20	24 021 €		624 546 €
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants	FF.R4	0	- €	4	23 857 €		95 428 €
Socle: Opérations Caisse							
Op Caisse - ZGC-SOCLE	Z.S	6	1 225 779 €	8	1 447 427 €		18 934 090 €
Op Caisse - BBGC-Socle	BB.s	0	- €	12	1 559 923 €		18 719 076 €
Socle non obligatoire: Sièges							
Sièges neufs au design actuel (assises & coques) tables neuves en carré 4 pl.	1.1.C.2	6	166 474 €	20	220 694 €		5 412 724 €
Socle non obligatoire: Opérations Esthétiques au choix							
Révision/remise à neuf des Aménagements intérieurs hors sièges et sot	1.1.C.3a	6	181 397 €	20	239 061 €		5 869 602 €
Revêtement de sol (remplacement)	1.1.C.3b	6	50 631 €	20	66 121 €		1 626 206 €
Peinture/signaletique intérieures (face latérale...coque de siège exclue)	1.1.C.4	6	37 688 €	20	47 782 €		1 181 768 €
Traitement de l'obsolescence et obligations réglementaires							
Eclairage LED : sans variation lumineuse	4.0.4	6	6 147 €	20	8 164 €		200 162 €
Améliorer la performance des phares/fanaux	5.5	6	14 451 €	20	14 451 €		375 726 €
Aptitude à la potabilité de l'eau	4.5.1	6	16 142 €	20	16 142 €		419 692 €
Train digital: Architecture de base (Basic Fibre)	7.0.2	6	106 055 €	20	122 572 €		3 087 770 €
Rétrovision	7.4.3	6	56 250 €	20	56 250 €		1 462 500 €
Transformer vos espaces intérieurs avec des services différenciés			Tri en k€	Quadri en k€			11 125 142 €
Sièges neufs (part OC déduite)							
Ajout de prises électriques sur sièges neufs	4.1.1.1	6	57 480 €	20	76 278 €		1 870 320 €
Repose pied escamotable	4.1.1.2	6	20 807 €	20	24 504 €		614 922 €
Tablette élargie pour ordinateur portable et empreinte gobelet en 1ère Cl.	4.1.1.12a	6	1 998 €	20	1 998 €		51 948 €
Aménagement intérieur - Frais fixes diagrammes							
Frais fixes de base par diagramme (Plan techniques régionaux et quote-part admissi	4.F	1	40 267 €	0	- €		40 267 €
Bagagerie	4.F.A02	6	245 €	20	245 €		6 370 €
Banquettes droites	4.F.A04	6	367 €	20	367 €		9 542 €
dossiers 4 tablettes - appuis face fenêtre	4.F.A05	6	227 €	20	227 €		5 902 €
Création nouvelle espace UFR Motrice 2	4.F.A06	6	350 €	20	350 €		9 100 €
Réaménagement salle haute Motrice 1 passage 2nd classe - configuration initiale	4.F.A08	2	1 356 €	0	- €		2 712 €
Réaménagement salle haute Motrice 2 passage 1ère classe - configuration initiale	4.F.A10	6	4 109 €	20	4 109 €		106 834 €
Aménagement intérieur - Frais fixes fournisseurs pour diagrammes							
FF Fournisseurs Porte-bagages	4.MA.2	6	825 €	20	825 €		21 450 €
F Fixes FF Fournisseurs Banquettes droites	4.MA.4	6	4 537 €	20	4 537 €		117 962 €
F Fixes FF Fournisseurs dossiers 4 tablettes - appuis face fenêtre	4.MA.5	6	3 615 €	20	3 615 €		93 990 €
FF Fournisseurs Tablette UFR	4.MA.6	6	1 142 €	20	1 142 €		29 692 €
Aménagement intérieur							
Nouvelle Ambiance colorielle intérieure spécifique Bretagne	4.A.BZH	6	57 247 €	20	68 678 €		1 717 042 €
Mise en conformité STI PMR Nouvelle Ambiance Bretagne	4.A.BZH2	6	14 499 €	20	18 746 €		461 914 €
Modification des 227500 3C1c/2c1 vers diagramme cible	4.1.1.BZH	2	117 382 €	0	- €		234 724 €
Modification des 227500 3C2c1 vers diagramme cible	4.1.2.BZH	4	76 675 €	0	- €		306 700 €
Modification des 227500 4C vers diagramme cible	4.1.3.BZH	0	- €	8	115 325 €		922 600 €
Modification des 882500 4C vers diagramme cible	4.1.4.BZH	0	- €	8	92 477 €		739 816 €
Modification des 882500 4C ex IDF vers diagramme cible	4.1.5.BZH	0	- €	4	143 260 €		573 040 €
Tri sélectif en plateforme	4.0.7	6	15 546 €	20	21 050 €		514 276 €
Nouveaux Plafonds	4.1.3	6	31 706 €	20	40 964 €		1 009 516 €
Nouvel éclairage latéral	4.1.4	6	21 549 €	20	25 660 €		642 494 €
Accessibilité							
Bouton de demande à l'aide avec interphonie	4.2.6	6	5 382 €	20	5 393 €		140 152 €
BP en relief : porte d'accès + portes WC	4.2.9	6	4 452 €	20	5 613 €		138 972 €
Signaux ouverture porte : modèle plus grand	4.2.10	6	7 370 €	20	8 633 €		216 880 €
Pelliculage							
Frais Fixes Pelliculage Extérieur par Région	5.0	1	49 631 €	0	- €		49 631 €
Pelliculage extérieur 30%	5.2	6	13 595 €	20	17 800 €		437 570 €
Evolution livrée	5.2.BZH	6	1 434 €	20	1 510 €		38 804 €
Passer au tr@in digital et communicant			Tri en k€	Quadri en k€			5 705 984 €
Train digital et connecté							
Surplus Architecture Complète dite Full (pour SIVE ou VP tps réel ou valideurs ou	7.0.11	6	17 670 €	20	17 810 €		462 220 €
SIVE Communicant avec écrans 19 pouces	7.2.2.1	6	169 050 €	20	189 012 €		4 794 540 €
Pré-équipements 2 Valdeurs par plateforme avec suppression de strapontins	7.5.3.2	6	13 524 €	20	18 404 €		449 224 €
Accompagner la transition écologique			Tri en k€	Quadri en k€			2 245 986 €
Transition écologique							
Mode économie d'énergie - ECO-PARKING (auxiliaires en stationnement)	8.2	6	18 544 €	20	18 544 €		482 144 €
Verdissement Solution Climatization							
EcoClim AGC - Mode éco de la climatisation	8.3.1.1	6	24 401 €	20	32 558 €		797 566 €
Installation d'un Filtre à Particules (FAP)	9.4	0	- €	12	86 618 €		1 039 416 €
Pack éco: réduction pour EcoClim+EcoPark+FAP	9.5	0	- €	12	6 095 €		73 140 €
Eléments à ajouter à la convention							
Estimation de la Facturation au réel des pièces au bordereau exclues des forfaits							2 275 774 €
ZGC-Estimation Facturation au réel des bordereaux exclus des forfaits	B.Z27500	6	68 553 €	8	79 874 €		1 050 310 €
BGC-Estimation Facturation au réel des bordereaux exclus des forfaits	B.B82500	0	- €	12	102 122 €		1 225 464 €
Maitrise d'ouvrage Exploitant							
Gestion convention, acheminements, validation des prestations							1 687 615 €

Assiette calcul		Quote-part FF		siette FF sér		FF communs		FF commu	
		par rame	nb rames	par rame	nb rames	par rame	nb rames	par rame	nb rames
12									
44									
0									
1									
2									
0									
71 287 €				573					
43 302 €				573					
24 021 €				573					
23 857 €				159					
- €				0					
- €				0					
- €				0					
94 €				573		- €		0	
511 €				561		- €		0	
811 €				368		- €		0	
1549 €				557		4 186 €		768	
1 308 €				573		1 832 €		784	
QP FF/rame ssiette (rames)									
1 502 €				532					
3 568 €				55					
1 097 €				106					
- €									
244 €				284					
367 €				284					
226 €				162					
350 €				308					
1 355 €				230					
4 109 €				236					
825 €				284					
4 536 €				284					
3 614 €				162					
1 141 €				308					
22 954 €				26					
1 757 €				26					
- €				0					
- €				0					
- €				0					
- €				0					
584 €				499					
3 929 €				215					
2 164 €				133					
1 449 €				402					
573 €				358					
4 689 €				28					
49 631 €				1					
982 €				573					
953 €				26					
QP FF/rame ssiette (rames)									
- €				0					
14 023 €				55		51 373 €		82	
1 970 €				63					
96 €				481					
1 009 €				348					
6 177 €				155					
- €				143					

Fiche de prix tranche optionnelle 1 rames supplémentaire

TER BZH+1	Devis du		AGC		-	
Fiche de prix au 1er janvier 2025, Conditions économiques 2020						
03/04/2025			Part ferme		Total	3 691 286 €
Validité 3 mois ou émission d'un nouveau devis. Devis hors organes au potentiel et frais SI sol						
Démarrage de chaîne(s) industrielle(s)						
Quote-part Préséries	FF.DC1	0	-	€		- €
Frais de mise en place de la chaîne d'approvisionnement / chaîne (a)	FF.DC2	0	-	€		- €
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants et renforcement de la Supply Chain pour les levées d'option	FF.DC3	0	-	€		- €
Quote-part Préséries 6ème site	FF.DC4	0	-	€		- €
Frais de mise en place de la chaîne d'approvisionnement 6ème site / chaîne (a)	FF.DC5	0	-	€		- €
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants, renforcement de la Supply Chain	FF.DC6	0	-	€		- €
Redonner une 2ème vie au matériel TER en toute sécurité						
Rame tri-caisse Rame quadri-caisse Total €						
Projet						
Ingenierie / Suivi Projets	FF.R1	0	-	€	1	71 288 €
Méthodes et pilotage de l'outil industriel	FF.R2	0	-	€	1	43 302 €
Frais fixes Fournisseurs Op Socle	FF.R3	0	-	€	1	24 021 €
Frais industriels, Augmentation de capacité des sites existants	FF.R4	0	-	€	1	23 857 €
Socle: Opérations Caisse						
Op Caisse - BBGC Socle	BB.s	0	-	€	1	1 559 923 €
Socle non obligatoire: Sièges						
Sièges neufs au design actuel (assises & coques) tables neuves en carré 4 pl.	1.1.C.2	0	-	€	1	220 694 €
Socle non obligatoire: Opérations Esthétiques au choix						
Révision/remise à neuf des Aménagements intérieurs hors sièges et sol	1.1.C.3a	0	-	€	1	239 061 €
Revêtement de sol (remplacement)	1.1.C.3b	0	-	€	1	66 121 €
Peinture/signaletique intérieurs (face latérale... coque de siège extue)	1.1.C.4	0	-	€	1	47 782 €
Traitement de l'obsolescence et obligations réglementaires						
Eclairage LED : sans variation lumineuse	4.0.4	0	-	€	1	8 164 €
Améliorer la performance des phares/fanaux	5.5	0	-	€	1	14 451 €
Aptitude à la potabilité de l'eau	4.5.1	0	-	€	1	16 142 €
Train digital: Architecture de base (Basic Fibre)	7.0.2	0	-	€	1	122 572 €
Révision	7.4.3	0	-	€	1	56 250 €
Transformer vos espaces intérieurs avec des services différenciés						
Sièges neufs (part OC déduite) Tri en k€ Quadri en k€ 646 307 €						
Ajout de prises électriques sur sièges neufs	4.1.1.1	0	-	€	1	76 278 €
Repose pied escamotable	4.1.1.2	0	-	€	1	24 504 €
Tablette élargie pour ordinateur portable et empreinte gobelet en 1ère Cl.	4.1.1.12a	0	-	€	1	1 998 €
Aménagement intérieur - Frais fixes diagrammes						
Bagagerie	4.FA02	0	-	€	1	245 €
Banquettes droites	4.FA04	0	-	€	1	367 €
dossiers 4 tablettes - appuis face fenêtre	4.FA05	0	-	€	1	227 €
Création nouvelle espace UFR Motrice 2	4.FA06	0	-	€	1	350 €
Réaménagement salle haute Motrice 2 passage 1ère classe - configuration initiale	4.FA10	0	-	€	1	4 109 €
Aménagement intérieur - Frais fixes fournisseurs pour diagrammes						
FF Fournisseurs Porte-bagages	4.MA.2	0	-	€	1	825 €
F Fixes FF Fournisseurs Banquettes droites	4.MA.4	0	-	€	1	4 537 €
F Fixes FF Fournisseurs dossiers 4 tablettes - appuis face fenêtre	4.MA.5	0	-	€	1	3 615 €
FF Fournisseurs Tablette UFR	4.MA.6	0	-	€	1	1 142 €
Aménagement intérieur						
Nouvelle Ambiance colorielle intérieure spécifique Bretagne	4.A.B2H	0	-	€	1	68 678 €
Mise en conformité STI PMR Nouvelle Ambiance Bretagne	4.A.B2H2	0	-	€	1	18 746 €
Modification des B82500 4C ex IDF (version CE8) vers diagramme cible	4.1.6.B2H	0	-	€	1	314 063 €
Tri sélectif en plateforme	4.0.7	0	-	€	1	21 050 €
Nouveaux Plafonds	4.1.3	0	-	€	1	40 964 €
Nouvel éclairage latéral	4.1.4	0	-	€	1	25 660 €
Accessibilité						
Bouton de demande à l'aide avec interphonie	4.2.6	0	-	€	1	5 393 €
BP en relief : porte d'accès + portes WC	4.2.9	0	-	€	1	5 613 €
Signaux ouverture porte : modèle plus grand	4.2.10	0	-	€	1	8 633 €
Pellucilage						
Pellucilage extérieur 30%	5.2	0	-	€	1	17 800 €
Evolution livrée	5.2.B2H	0	-	€	1	1 510 €
Passer au tr@in digital et communiquant						
Train digital et connecté Tri en k€ Quadri en k€ 225 226 €						
AGC Surplus Architecture Complète dite Full (pour SIVE ou VP tps réel ou valideurs ou Wifi)	7.0.11	0	-	€	1	17 810 €
SIVE Communiquant avec écrans 19 pouces	7.2.2.1	0	-	€	1	189 012 €
Pré-équipements 2 Valideurs par plateforme avec suppression de strapontins	7.5.3.2	0	-	€	1	18 404 €
Accompagner la transition écologique						
Transition écologique Tri en k€ Quadri en k€ 131 625 €						
Mode économie d'énergie - EODPARKING (auxiliaires en stationnement)	8.2	0	-	€	1	18 544 €
Verdissement Solution Climatization						
EcoClim AGC - Mode éco de la climatisation	8.3.1.1	0	-	€	1	32 558 €
Installation d'un Filtre à Particules (FAP)	9.4	0	-	€	1	86 618 €
Pack éco: réduction pour EcoClim+EcoPark+FAP	9.5	0	-	€	1	6 095 €
Eléments à ajouter à la convention						
Estimation de la Facturation au réel des pièces au bordereau exclues des forfaits						
BGC Estimation Facturation au réel des bordereaux exclus des forfaits	8.B82500	0	-	€	1	102 122 €
Maitrise d'ouvrage Exploitant						
Gestion convention, acheminements, validation des prestations						72 378 €

Assiette calcul	Quote-part FF par rame (€)	siètte FF sér nb rames	FF communs par rame (€)	FF communs nb rames
12	71 287 €	573	- €	0
44	43 302 €	573	- €	0
0	24 021 €	573	- €	0
1	23 857 €	159	- €	0
2	- €	0	- €	0
	- €	0	- €	0
	- €	0	- €	0
	94 €	573	- €	0
	511 €	561	- €	0
	811 €	368	- €	0
	1 549 €	557	4 186 €	768
	1 308 €	573	1 832 €	784
	1 502 €	532		
	3 568 €	55		
	1 097 €	106		
	244 €	284		
	367 €	284		
	226 €	162		
	350 €	308		
	4 109 €	26		
	825 €	284		
	4 537 €	284		
	3 615 €	162		
	1 141 €	308		
	22 954 €	26		
	1 757 €	26		
	- €	0		
	584 €	499		
	3 929 €	215		
	2 164 €	133		
	1 449 €	402		
	573 €	358		
	4 689 €	28		
	982 €	573		
	953 €	26		
	- €	0		
	14 023 €	55	51 373 €	82
	1 970 €	63		
	96 €	481		
	1 009 €	348		
	6 177 €	155		
	- €	143		

Annexe 4 Taux d'indexation appliquée à la convention

Taux indexation	Prévisionnel/contractuel (factures)		Réel (Révisions annuelles)	
	Taux année	Taux Total	Taux année	Taux Total
2020	0,00%	1,0000	0,00%	1,0000
2021	4,37%	1,0437	4,37%	1,0437
2022	11,07%	1,1592	11,07%	1,1592
2023	2,50%	1,1882	2,50%	1,1882
2024	1,00%	1,2001	1,00%	1,2001
2025	2,00%	1,2241	2,00%	1,2241
2026	2,00%	1,2486	2,00%	1,2486
2027	2,00%	1,2736	2,00%	1,2736
2028	2,00%	1,2990	2,00%	1,2990
2029	2,00%	1,3250	2,00%	1,3250
2030	2,00%	1,3515	2,00%	1,3515
2031	2,00%	1,3785	2,00%	1,3785

Annexe 5

Lien vers fichier : « Livrée Bretagne 4C -- OPMV AGC V9_ »



**Contrats de Plan État-Région
2015 - 2020
et
2021 - 2027**

**Mise à 2x2 voies de la RN164
Secteur de Plémet
(Bos Josselin - La lande aux Chiens)**

TRAVAUX

**AVENANT n° 2
CONVENTION-CADRE DE FINANCEMENT
QUI ANNULE ET REMPLACE L'AVENANT 1 A LA CONVENTION DU 21 NOVEMBRE 2022**

Entre

L'État, représenté par Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN, Préfet de la Région de Bretagne, Préfet du Département d'Ille-et-Vilaine,

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil Régional,

VU le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 11 mai 2015,

VU l'avenant au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 16 avril 2021,

VU l'avenant au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 de la région Bretagne en matière de mobilités pour la période 2023-2027 signé le 01 juillet 2024,

VU le Pacte d'Accessibilité pour la Bretagne, signé le 8 février 2019,

VU l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours,

VU la délibération n° xxxxxxxxxxxx du Conseil régional, en date du jj mm aaa, fixant les délégations accordées à la Commission permanente,

VU la délibération n° xxxxxxxxxxxx de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du jj mm aaa approuvant les termes du présent avenant n°2 de financement et autorisant le Président du Conseil régional à la signer,

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la présente convention

La présente convention, qui annule et remplace la convention cadre et son avenant n°1 du 21 novembre 2022 a pour objet d'augmenter les montants de participation de l'État et de la Région Bretagne à hauteur de 54,4 M€ (soit une augmentation de 2,4 M€) pour le financement des travaux de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Plémet, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne. L'article 6 concernant les modalités et l'échéancier prévisionnel de paiement est aussi modifié en conséquence.

Article 2 - Description de l'opération

L'opération consiste à aménager à 2x2 voies la RN164 au niveau de Plémet et Laurenan sur un linéaire d'environ 8km.

Le choix de la variante du tracé retenue a été fait en juin 2015 après concertation publique en juin/juillet 2014. Une première enquête publique s'est tenue du 23 novembre 2016 au 6 janvier 2017. Une deuxième enquête publique s'est tenue du 3 octobre 2017 au 6 novembre 2017 avec obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique le 8 juin 2018.

La présente convention concerne les travaux de la section de Plémet - Laurenan par réalisation d'un doublement sur place de la route actuelle. La section comprend deux échangeurs complets (Est et Ouest de Plémet), 5 ouvrages d'art, dont 1 ouvrage hydraulique couplé avec un passage grande faune, des déplacements de réseaux, l'aménagement de plusieurs ouvrages hydrauliques sur le chevelu hydrographique rencontré, les aménagements paysagers. L'opération est découpée en 3 tronçons : tronçon Est, tronçon Centre et tronçon Ouest.

En termes de procédure, l'opération a obtenu un arrêté d'autorisation environnementale (au titre de la loi sur l'eau et de dérogation au titre de la destruction d'espèces protégées) le 19 janvier 2021. La réalisation d'un diagnostic archéologique n'a pas été jugée nécessaire par la DRAC et il n'y a pas eu de conduite d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF). Deux enquêtes parcellaires consécutives ont été menées en 2019 puis 2020 pour les acquisitions foncières, en particulier pour un certain nombre de maisons d'habitations. Quelques dernières acquisitions foncières sont en cours sur le tronçon Ouest pour la réalisation du cheminement piétonnier notamment.

Le tronçon Est a été mis en service fin 2023. Quelques travaux de finition sont à terminer sur cette section.

Les travaux du tronçon Centre démarrés début 2022 se poursuivent sur la chaussée sud de la RN164. Ils incluent la réalisation de zones humides sur cette section. La mise en service de la section Centre est envisagée pour octobre 2025.

Les travaux de la section Ouest, incluant la réalisation d'une zone humide, ont commencé début 2023. Les travaux de chaussée et d'ouvrage d'art se poursuivent avec une mise en service prévue pour octobre 2025.

Il reste à passer les marchés d'aménagements paysagers et de génie écologique pour lesquels les

travaux sont prévus à l'automne 2025 et en 2026 ainsi que le marché de finition.

La maîtrise d'œuvre générale de l'opération est assurée par le Service d'Ingénierie Routière de Rennes de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest. La conduite du projet nécessite la mobilisation de plusieurs maîtrises d'œuvre particulières privées.

Article 3 - Financement de l'opération

Le montant global de l'opération, au regard des conditions réelles de passation des premiers marchés de travaux, est estimé à 58,5 M€. Pour mémoire, l'opération au stade de l'enquête d'utilité publique avait été estimée à 42,9 M€ en Euros valeur 2015, correspondants à 48,7 M€ courants en valeur de réalisation.

Une première demande de réévaluation du coût de l'opération a porté son coût à 55 M€ en décembre 2022. Une deuxième demande de réévaluation du coût plafond a été faite en mai 2025 pour prendre en compte les sujétions nouvelles d'études et de travaux qui sont apparues depuis fin 2022. Le coût plafond est ainsi porté à 58,5 M€.

L'opération était inscrite au CPER 2015-2020 pour un montant de 55 M€ qui permettait de conduire les études et acquisitions foncières (première convention financière d'un montant de 3 M€) et de réaliser la majorité des travaux (2ème convention-cadre et son avenant 1 d'un montant de 52 M€). A fin 2024, ces 55 M€ ont été affectés au titre du CPER 2015-2020.

L'opération est aussi inscrite dans l'avenant mobilité pour la période 2023-2027 au titre de la finalisation des opérations de la RN164 (enveloppe globale de 9 M€) **pour un montant de 2,4 M€**. Le montant pris en charge par le présent avenant à la convention sur cette ligne du CPER 2021-2027 concerne les dépenses suivantes : augmentation de l'estimation des travaux de génie écologique, sujétions travaux liées à des difficultés foncières, réparations de voiries secondaires dégradées lors des multiples déviations mises en œuvre, sujétions sur la signalisation directionnelle (implantation, bilinguisme), suivi des mesures écologiques, augmentation de l'estimation des travaux paysagers, traitement d'une pollution inopportune (cuve de fioul enterrée) en cours de règlement. Ces dépenses sont estimées à 2,4 M€.

L'opération de Plémet est ainsi valorisée à 55 M€ TTC dans le CPER 2015-2020 et 2,4 M€ TTC dans le CPER 2021-2027.

Les études et acquisitions foncières ont fait l'objet d'une première convention d'un montant de 3 M€ TTC.

Les travaux, conformément au présent avenant 2 à la convention-cadre, sont estimés à 54,4 M€ TTC (52 M€ + 2,4 M€).

La Région Bretagne s'engage à participer, sous réserve du vote annuel de son budget, parallèlement aux financements de l'État, sous forme de fonds de concours, au financement de cette opération à raison de 50 % de son coût.

Le financement se répartit ainsi de la manière suivante :

	État	Région Bretagne	Total
Clé de participation	50 %	50 %	100 %
Montant de la contribution	27 200 000,00 €	27 200 000,00 €	54 400 000,00 €

A noter que cette convention fera probablement l'objet d'un ultime avenant n°3 dès lors que le coût

de fin d'opération sera finalisé.

Article 4 - Réévaluation éventuelle de l'opération

La Région Bretagne s'engage à participer suivant le même pourcentage à toute réévaluation des dépenses rendue nécessaire par les évolutions techniques du projet et les variations des conditions économiques, sous réserve d'avoir donné son accord préalable aux évolutions techniques envisagées et variations de conditions économiques exposées.

Dans ce cas, un avenant à la présente convention sera signé afin de modifier le montant total des dépenses et de réévaluer le montant des contributions respectives des parties.

De même, toute diminution du montant des dépenses entraînera une baisse de la participation de chaque partenaire suivant les mêmes taux, et en particulier un remboursement le cas échéant des sommes qui auraient été versées en trop.

Article 5 - Inscription des crédits

La présente convention-cadre ne constitue pas autorisation de dépense de quelque nature qu'elle soit. Une telle autorisation résultera de l'affectation des autorisations d'engagement ou de programme successives sur les budgets annuels de l'État et de la Région Bretagne.

Article 6 - Modalités et échéancier prévisionnel de paiement

Le paiement repose sur le principe d'une prise en charge par la Région Bretagne des dépenses annuelles prévisionnelles au prorata de sa participation à l'opération.

La DREAL procède auprès aux appels de fonds prévisionnels comme suit :

Année de l'appel de fond	Versement de la Région Bretagne	
	Annuel	Cumulé
appels de fond déjà réalisés à fin 2024	23 100 000,00 €	23 100 000,00 €
2025	2 900 000,00 €	26 000 000,00 €
2026	800 000,00 €	26 800 000,00 €
2027	400 000,00 €	27 200 000,00 €
Total	27 200 000,00 €	

Des titres de perception seront émis à l'encontre de la Région Bretagne en fonction de l'état d'avancement des travaux. Leur règlement devra intervenir avant le 15/10 si les titres ont été émis avant le 15/08 de l'année en cours.

La dernière année de l'opération étant celle du solde, son paiement (ou le remboursement du trop-perçu) n'interviendra qu'après présentation du bilan financier définitif de l'opération.

Article 7 - Modification annuelle de l'échéancier de paiement

La DREAL, maître d'ouvrage de l'opération met à jour l'échéancier prévisionnel de paiement défini à l'article 6 de la présente convention selon l'état d'avancement des travaux en transmettant à la Région Bretagne un tableau récapitulatif de l'ensemble des crédits affectés et des appels de fonds correspondants, mis en regard avec les prévisions figurant dans les conventions de financement.

Article 8 - Suivi de l'opération

L'exécution de la convention fera l'objet d'une présentation annuelle devant le Comité régional de suivi du CPER. Ce comité et la Région Bretagne seront consultés sur la programmation annuelle de l'opération et sur les éventuels projets d'avenants à la présente convention.

L'opération fera l'objet d'un bilan financier définitif qui sera également présenté au Comité régional de suivi et à la Région Bretagne.

Les versements annuels n'ont pas le caractère de paiements définitifs, la Région se réserve le droit de demander le remboursement des acomptes consentis.

Dans le cas où le montant de la dépense justifiée est inférieur au montant versé, le montant de la participation de la Région à l'opération sera réduit au prorata des réalisations lors du paiement du solde.

Article 9 - Communication

L'État s'engage à mentionner le soutien financier de la Région Bretagne en faisant figurer son logo sur tous les documents de communication (panneau, plaquette...).

L'État s'engage également à mentionner son soutien financier dans ses rapports avec les médias.

Article 10 - Date d'effet et durée de la convention

La présente convention est établie pour la période 2015 à 2027.
Elle prend effet à compter de la date de sa signature et prend fin le 31 décembre 2027.
Elle fera l'objet d'avenants en tant que de besoin.

Article 11 - Résiliation de la convention

La résiliation peut intervenir par dénonciation de la présente convention sur volonté commune des parties. Dans ce cas, la résiliation prendra effet à une date décidée conjointement par les deux parties.

La résiliation peut également intervenir par dénonciation unilatérale de l'une des parties en cas de non respect de ses obligations par l'autre partie. Dans ce cas, la résiliation prendra effet à l'égard de l'ensemble des parties à l'issue d'un délai de 30 jours suivant la réception par la partie fautive d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans effet.

En cas de résiliation, la Région Bretagne s'engage à payer à l'État, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. L'État procédera à un appel de fonds auprès de la Région Bretagne pour le règlement du solde au prorata de sa participation.

Article 12 - Exécution de la convention

Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL), la Directrice Générale des services de la Région Bretagne et le Payeur régional sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

Article 13 - Litiges

En cas de litige relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable. En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du tribunal administratif de Rennes.

Article 14 - Domiciliation de la Région Bretagne

Conseil Régional de Bretagne	Direction des Transports Terrestres et de la Mobilité 283, avenue du Général Patton CS 21 101 35 711 Rennes Cedex
-------------------------------------	---

Fait à Rennes, le

*Le Préfet de la Région de Bretagne,
Préfet d'Ille-et-Vilaine*

*Le Président du Conseil Régional
de Bretagne*

Amaury de SAINT-QUENTIN

Loïg CHESNAIS-GIRARD

CONVENTION DE FINANCEMENT

**relative aux études et acquisitions foncières complémentaires dans le
cadre de la mise à 2x2 voies de la RN164**

Secteur de Guerlédan entre Caurel et Colmain

dans le cadre du CPER 2023-2027

Entre

L'État, représenté par Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN, Préfet de la Région Bretagne, Préfet du Département d'Ille-et-Vilaine,

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil Régional,

Vu

- l'avenant au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 de la région Bretagne en matière de mobilités pour la période 2023-2027 signé le 01 juillet 2024,
- le Pacte d'Accessibilité pour la Bretagne, signé le 8 février 2019,
- l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours,
- l'avancement de l'opération, notamment des études, procédures réglementaires et acquisitions foncières,
- la délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil Régional, en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission Permanente ;
- la délibération n°25_0702_05 de la Commission Permanente du Conseil Régional, en date du 7 juillet 2025, approuvant les termes de la présente convention de financement et autorisant le Président du Conseil Régional à la signer,

il est convenu et arrêté ce qui suit.

Article 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de participation de l'État de la Région Bretagne au financement des études et acquisitions foncières complémentaires de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Guerlédan, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne.

Les travaux de la section est pourront être financés dans le cadre d'un contrat de plan ultérieur ; pour autant les études et procédures menées portent sur l'ensemble de la section de Guerlédan, entre Caurel et Colmain.

Article 2 - DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération consiste à aménager à 2x2 voies la RN164 au niveau de Guerlédan (section Caurel-Colmain) sur un linéaire d'environ 11,5 km.

La concertation publique sur le choix de tracé a été menée en juin/juillet 2014, et a conclu à la nécessité de mener un cycle d'études complémentaires en 2015, avant de faire un choix de variante et d'entamer les études de projet. Une concertation complémentaire a eu lieu en janvier 2016, permettant à l'été 2016 d'arrêter un choix de variante. Les études préalables ont été ensuite poursuivies, permettant de mettre le dossier d'études préalables à l'enquête d'utilité publique en septembre 2018 et d'obtenir l'arrêté de DUP le 17 janvier 2019. La DUP a été prorogée de cinq ans en 2023, elle arrivera donc à échéance le 17 janvier 2029.

En termes de procédure, l'opération nécessite une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et une demande de dérogation au titre de la destruction d'espèces protégées, regroupées dans un dossier d'autorisation environnementale unique, dont le dépôt en préfecture a été effectué en 2025. Il est visé une obtention de l'arrêté en janvier 2026 au plus tard.

La réalisation d'un diagnostic archéologique a été prescrite par arrêté du Préfet de région du 8 février 2023 ; ce diagnostic a eu lieu en novembre-décembre 2023. A l'issue de ce diagnostic, la DRAC a prescrit la réalisation de fouilles archéologiques, qu'il faudra réaliser avant le démarrage des travaux routiers de la section est (la zone à fouiller ne concernant pas la section ouest).

Une enquête parcellaire, nécessaire pour les acquisitions foncières, a été menée en novembre 2022 et a donné lieu à un avis favorable de la commissaire enquêtrice. Une enquête parcellaire complémentaire menée en septembre 2024 a également donné lieu à un avis favorable de la commissaire enquêtrice.

Le principe de réalisation d'un AFAFE a été validé en CIAF du 28 juin 2022. Il est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Côtes d'Armor, avec un conventionnement prévoyant la prise en charge financière par l'État comme prescrit par les textes. Une CIAF s'est tenue fin 2023 pour proposer un périmètre de l'AFAFE et le principe de l'inclusion d'emprises. Le périmètre a été soumis à enquête publique en juin 2024. La commissaire enquêtrice a donné un avis favorable. La CIAF du 22 novembre 2024 a validé le périmètre et l'inclusion d'emprises. L'arrêté de prise de possession anticipée des emprises est attendu pour début 2026 permettant ainsi le démarrage des travaux.

La maîtrise d'œuvre générale de l'opération est assurée par le Service d'Ingénierie Routière de la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest. La conduite des études de projet nécessite la mobilisation de plusieurs maîtrises d'œuvre particulières privées.

Article 3 - FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le montant global de l'opération est estimé au stade de l'avant-projet à 95 M€ en Euros valeur 2017.

La commande des études de conception détaillée envoyée par l'administration centrale du 24 janvier 2019 fixe un coût plafond de l'opération à 116,8 M € courants.

L'opération est inscrite dans l'avenant mobilité 2023-2027 au CPER 2021-2027 pour 45 millions d'euros pour une première phase de travaux (Section Ouest).

Le montant permettant la réalisation des travaux de la section Est devrait être inscrit dans le CPER suivant.

Une convention de cofinancement avait été passée entre l'État et la Région pour financer les études d'avant-projet, de projet et les acquisitions foncières, pour un montant de 1,5 M€ porté à 3,65 M€ par un premier avenant, à 5M€ par un deuxième avenant. Un troisième avenant, le 22 décembre 2023, a eu pour objet de permettre d'engager au titre du CPER 2021-2027 une partie des dépenses prévues dans le CPER 2015-2020.

L'opération est inscrite au CPER 2023-2027 pour un montant de 45 M€ qui permettra de réaliser les travaux de la section Ouest et de finaliser les études, procédures et les acquisitions foncières restantes.

Le montant pris en charge par la présente convention concerne les dépenses qui seront engagées à partir du 1^{er} juin 2025 pour les études et acquisitions foncières complémentaires, estimées à 2,1 M€ .

Une autre convention sera à conclure pour le financement des travaux de la section ouest, à hauteur de 42,9 M€.

La Région Bretagne s'engage à participer, sous réserve du vote annuel de son budget, parallèlement aux financements de l'État, sous forme de fonds de concours, au financement de cette opération à raison de 50 % de son coût.

Le financement se répartit ainsi de la manière suivante :

	État	Région Bretagne	Total
Clé de participation	50 %	50 %	100 %
Montant de la contribution	1 050 000,00 €	1 050 000,00 €	2 100 000,00 €

Article 4 - REEVALUATION EVENTUELLE DE L'OPERATION

La Région Bretagne s'engage à participer suivant le même pourcentage à toute réévaluation des dépenses rendue nécessaire par les évolutions techniques du projet et les variations des conditions économiques, sous réserve

d'avoir donné son accord préalable aux évolutions techniques envisagées et variations de conditions économiques exposées.

Dans ce cas, un avenant à la présente convention sera signé afin de modifier le montant total des dépenses et de réévaluer le montant des contributions respectives des parties.

De même, toute diminution du montant des dépenses entraînera une baisse de la participation de chaque partenaire suivant les mêmes taux, et en particulier un remboursement le cas échéant des sommes qui auraient été versées en trop.

Article 5 - INSCRIPTION DES CREDITS

La présente convention-cadre ne constitue pas autorisation de dépense de quelque nature qu'elle soit. Une telle autorisation résultera de l'affectation des autorisations d'engagement ou de programme successives sur les budgets annuels de l'État et de la Région Bretagne.

Article 6 - MODALITES ET ECHEANCIER PREVISIONNEL DE PAIEMENT

Le paiement repose sur le principe d'une prise en charge par la Région Bretagne des dépenses annuelles prévisionnelles au prorata de sa participation à l'opération.

Les appels de fonds prévisionnels sont ainsi les suivants :

Année de l'appel de fonds	Versement de la Région Bretagne	
	Annuel	Cumulé
2025	400 000,00 €	400 000,00 €
2026	650 000,00 €	1 050 000,00 €
Total	1 050 000,00 €	

Des titres de perception seront émis à l'encontre de la Région Bretagne en fonction de l'état d'avancement des travaux. Leur règlement devra intervenir avant le 15/10 si les titres ont été émis avant le 15/08 de l'année en cours.

La dernière année de l'opération étant celle du solde, son paiement (ou le remboursement du trop-perçu) n'interviendra qu'après présentation du bilan financier définitif de l'opération.

Ces appels de fonds sont complémentaires de ceux prévus au titre de la convention de financement des études d'avant-projet, de projet et d'AFAFE.

Article 7 - MODIFICATION ANNUELLE DE L'ECHEANCIER DE PAIEMENT

La DREAL, maître d'ouvrage de l'opération, met à jour l'échéancier prévisionnel de paiement défini à l'article 6 de la présente convention selon l'état d'avancement des études et acquisitions foncières complémentaires en transmettant à la Région Bretagne un tableau récapitulatif de l'ensemble des crédits affectés et des appels de fonds correspondants, mis en regard avec les prévisions figurant dans la convention de financement.

Article 8 - SUIVI DE L'OPERATION

L'exécution de la convention fera l'objet d'une présentation annuelle devant le Comité régional de suivi du CPER. Ce comité et la Région Bretagne seront consultés sur la programmation annuelle de l'opération et sur les éventuels projets d'avenants à la présente convention.

L'opération fera l'objet d'un bilan financier définitif qui sera également présenté au Comité régional de suivi et à la Région Bretagne.

Les versements annuels n'ont pas le caractère de paiements définitifs, la Région Bretagne se réserve le droit de demander le remboursement des acomptes consentis.

Dans le cas où le montant de la dépense justifiée est inférieur au montant versé, le montant de la participation de la Région Bretagne à l'opération sera réduit au prorata des réalisations lors du paiement du solde.

Article 9 - COMMUNICATION

L'État s'engage à mentionner le soutien financier de la Région Bretagne en faisant figurer son logo sur tous les documents de communication (panneau, plaquette...).

L'État s'engage également à mentionner son soutien financier dans ses rapports avec les médias.

Article 10 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est établie pour la période 2025-2026.

Elle prend effet à compter de la date de sa signature et prend fin au solde de l'ensemble des dépenses liées aux études et acquisitions foncières complémentaires.

Elle fera l'objet d'avenants en tant que de besoin.

Article 11 - RESILIATION DE LA CONVENTION

La résiliation peut intervenir par dénonciation de la présente convention sur volonté commune des parties. Dans ce cas, la résiliation prendra effet à une date décidée conjointement par les deux parties.

La résiliation peut également intervenir par dénonciation unilatérale de l'une des parties en cas de non respect de ses obligations par l'autre partie. Dans ce cas, la résiliation prendra effet à l'égard de l'ensemble des parties à l'issue

d'un délai de 30 jours suivant la réception par la partie fautive d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans effet.

En cas de résiliation, la Région Bretagne s'engage à payer à l'État, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. L'État procédera à un appel de fonds auprès de la Région Bretagne pour le règlement du solde au prorata de sa participation.

ARTICLE 12 - EXECUTION DE LA CONVENTION

Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne, le Directeur Général des Services de la Région Bretagne et le Payeur Régional sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 13 – LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable. En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du tribunal administratif de Rennes.

ARTICLE 14 – DOMICILIATION DE LA REGION BRETAGNE

Conseil Régional de Bretagne	Direction des Transports et des Mobilités 283 avenue du Général Patton CS 21101 35711 Rennes Cedex
------------------------------	--

Fait à Rennes,

<p>Pour l'Etat, Le préfet de la Région Bretagne,</p> <p>Amaury de SAINT-QUENTIN</p>	<p>Pour la Région Bretagne Le Président</p> <p>Loïg CHESNAIS-GIRARD</p>
---	---

ANNEXE 1 : DOCUMENTS DE REFERENCE

ANNEXE 2 : PLANS

ANNEXE 3 : ANNEXE FINANCIERE

	Délai	Objet
Demande d'avance	Dès notification de la convention	Courrier de demande : - montant de [20 %] de la subvention totale
Justification de l'engagement des travaux	Dans les [12] mois suivant la signature de la convention	Acte juridique justifiant l'engagement d'une dépense de travaux subventionnable
Demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)		Courrier de demande avec mentions détaillées article 4.1 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses
Demande de solde	Dans les 12 mois suivant la date réelle d'achèvement du Projet	Courrier de demande avec mentions détaillées article 4.1 + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fonds - l'ensemble du Projet + rapport d'exécution spécifié à l'article 7 et précisé ci-dessous

Rapport d'exécution

Le rapport d'exécution présentera les éléments montrant les caractéristiques et la conformité du Projet avec le programme conventionné. Il explicitera notamment les écarts entre le théorique et le réalisé pour les aspects suivants :

- le planning, les délais et les aléas éventuels afférents,
- les éléments financiers (coût effectivement réalisé, fonds perçus pour la réalisation du Projet, plan de financement final, les dépenses éligibles payées),
- les éléments techniques de description du Projet (longueur, signalisation, interactions, etc.),
- si disponibles les premières mesures de fréquentation.

ANNEXE 4 : MODALITES DU CONTROLE EXTERNE



**Convention de partenariat de collaboration de recherche
entre**

La Région Bretagne

et

l'Université Rennes 2

Master 2 AUDIT – Aménagement Urbanisme Diagnostic et Intervention sur les Territoires

Etude de l'intermodalité aux abords des gares en Bretagne

CONVENTION DE PARTENARIAT

Entre d'une part :

La Région Bretagne, dont le siège est situé 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex 7, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président de la Région Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention par délibération de la commission permanente n°25_702_05 du 7 juillet 2025, ci-après désignée « la Région », d'une part,

Et d'autre part :

L'Université Rennes 2 dont le siège est situé place du recteur Henri Le Moal – 35000 Rennes, représentée par son Président Monsieur Vincent Gouëset d'autre part,

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1ER : OBJET DE LA CONVENTION

La Région et l'Université Rennes 2 conviennent de collaborer pour la formation à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme des étudiants de 5^e année de l'Université Rennes 2 inscrits en Master 2 « AUDIT ». Dans le cadre de l'atelier annuel inscrit dans la formation et dans le cadre de cette convention, les étudiants apporteront leur contribution aux réflexions conduites par la Région, sur le thème suivant : « L'intermodalité aux abords des gares en Bretagne ». Cette démarche vise à mettre les étudiants en situation professionnelle, en réponse à une commande extérieure.

Cette mission se déroule dans la continuité du travail réalisé par les étudiants de master 1 en 2024, dans le cadre d'un atelier, et portant sur l'intermodalité vélo/train sur les gares de la métropole rennaise.

Pour cette nouvelle mission, le groupe d'étudiants de master 2 travaillera sur :

- Des recherches et la création d'une documentation générale sur les principes d'intermodalités vélos / transports en commun, ainsi que sur des principes spécifiques train/car/bateau (exemple d'arceaux, ...). Cette documentation prendra plusieurs formes avec par exemple un document synthétique et pédagogique, et un document plus précis et détaillé.
- Des recherches et réflexions sur la question du stationnement (VL et vélo) autour des gares ;
- Des recherches sur les stratégies d'urbanisation locale (exemple : référence du travail du Forum des vie mobiles « Se déplacer sans voiture sur tous les territoires dès demain »...).
- Des recherches et réflexions sur les limites de l'organisation territoriale à travers un benchmark en Bretagne (exemples de navettes de rabattement existantes, recensement, utilité, fonctionnement, coût ...), et à l'échelle nationale voire à l'étranger ; des questionnements sur l'application de ces exemples à d'autres territoires.
- Parallèlement à ces recherches thématiques, après une analyse de différents abords de gares, de leurs problématiques et enjeux, et la création de typologies de gares, l'étude portera également largement sur les usages, dans une logique de « maîtrise d'usage », les espaces perçus versus les espaces vécus.

L'objectif ne sera pas de proposer des projets d'aménagements types, mais d'en ressortir des grandes thématiques à travailler.

Cette partie pourra être complétée à la fin de l'atelier par des propositions concrètes de projets d'aménagements, sur quelques gares qui auront été identifiées.

L'objectif de ces recherches est d'aller au-delà du quantitatif.

L'intervention sera limitée sur les zones / thématiques du périmètre ferroviaire, sous gestion de la SNCF.

Ces recherches prendront également en compte les nombreuses enquêtes de flux/stationnement, déjà réalisée ou en cours, commanditée par la Région & SNCF Gares & Connexions.

De la même façon, le travail engagé à l'été 2025 par un stagiaire de M1 Audit (employé par la Région) sera à prendre en compte et à capitaliser.

ARTICLE 2 : DISPOSITIONS GENERALES

Ce travail d'étude se déroulera au sein de l'atelier pédagogique inscrit dans la formation des étudiants du Master 2 "AUDIT". Il est animé par Delphine Aillaud, professionnelle associée à l'Université Rennes 2. L'Université apportera son appui méthodologique à la réalisation des travaux de l'atelier, jusqu'à l'élaboration des documents de synthèse et la restitution de ceux-ci.

Le suivi de l'atelier, objet de la présente convention, sera assuré pour la Région Bretagne par Sylvain GOUILLET.

ARTICLE 3 : UTILISATION ET PROPRIETE DES ETUDES

Les documents produits par l'Université Rennes 2, dans le cadre de la réalisation de cette étude pourront être communiqués au fur et à mesure de leur production. Ces supports seront constitués par les documents écrits produits par les étudiants.

Le dossier remis, tel que défini à l'article 6, sera propriété partagée de la Région et de l'Université de Rennes 2. Lors de son utilisation, mention de l'origine devra être faite. Pour sa part, l'Université Rennes 2, aura la possibilité d'en faire une exploitation pédagogique à sa convenance et d'en faire état à titre de référence.

L'Université Rennes 2 se reconnaît tenue au secret professionnel et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne ses activités menées dans le cadre de la présente convention. Elle s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur le sujet et toute remise de documents à des tiers sans accord préalable.

Les analyses, propositions et actions qui seront présentées n'engagent que leurs auteurs.

ARTICLE 4 : DOCUMENTS REMIS

Les documents remis pendant et à l'issue de l'atelier seront les suivants :

- Un rapport d'étude,

- Un document de présentation (sous format PPTX ou PDF), comprenant les résultats de l'ensemble des travaux et enquêtes réalisés,
- L'ensemble de ces éléments dont le rapport final seront remis sur support informatique.

ARTICLE 5 : MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE

Au cours de l'étude, des réunions de mise au point pourront avoir lieu à l'initiative des partenaires de la convention. D'autre part, des conseils méthodologiques réguliers seront assurés par l'Université Rennes 2 pendant le déroulement de l'étude.

Les documents remis par l'Université Rennes 2 feront l'objet d'une présentation aux élus et collaborateurs invités. Les étudiants exposeront les conclusions, propositions et résultats de leur réflexion.

Les documents finaux seront remis au plus tard le 30 mai 2026, avec au préalable 2 rendus intermédiaires prévue en janvier 2026 puis en avril 2026.

Une réunion de démarrage sera programmée à la rentrée scolaire en septembre 2025. Par la suite, une réunion périodique (tous les mois environ) sera organisée tout au long de la mission.

Entre 4 et 5 étudiant.e.s environ travailleront sur la mission.

En cours d'étude, il est possible que d'autres partenaires soient sollicités (technicien et/ou élus des EPCI, représentants de la SNCF...).

ARTICLE 6 : DELAIS D'EXECUTION

La présente convention prend effet à la date de sa notification aux parties et prendra fin le 31 août 2025.

ARTICLE 7 : INDEMNISATION

La Région versera à l'Université Rennes 2 (UFR Sciences Sociales - Master 2 AUDIT) de l'Université Rennes 2 en exécution de la présente convention, une indemnité de 7000 TTC sur présentation de facture, à la réception des documents finaux et destinée à couvrir les divers frais nécessaires à la réalisation de l'étude et notamment :

- La participation au voyage d'étude à l'étranger du Master,
- Les frais de reproduction des documents, plans et autres supports,
- Les frais de recherches bibliographiques,
- La mobilisation d'experts et/ou de professionnels pouvant apporter une contribution à la réalisation de l'atelier,
- Les frais de transport engagés à l'occasion de ce travail,
- Les frais liés à l'organisation et l'animation du temps de restitution des ateliers à la fin du semestre.

Ce montant est forfaitaire et non révisable, sous réserve d'une résiliation anticipée par l'une ou l'autre des parties déterminées à l'article 8.

Les 2 versements seront effectués au nom de l'Agent Comptable de l'Université Rennes 2, après réception de la demande de paiement établie par l'Université Rennes 2, sur le compte Trésor Public de Rennes, code banque : 10071, code guichet : 35000, compte n°00001004830.

Le premier versement interviendra à la signature de la convention pour un montant de 4000 € TTC.

Le second versement interviendra à l'achèvement de la mission pour un montant de 3000 € TTC.

ARTICLE 8 : RESILIATION DE LA CONVENTION

Si pour une raison quelconque, indépendante de sa volonté, l'Université Rennes 2 se trouve empêchée d'exécuter la mission qui lui est confiée, cette convention sera résiliée de plein droit après l'envoi par l'Université Rennes 2 d'une lettre avec accusé de réception à Sylvain GOUILLET, responsable de la convention pour la Région.

Par ailleurs, si la Région est amenée à constater que l'Université Rennes 2 ne remplit pas sa mission avec toute la compétence et la diligence nécessaires, elle se réserve le droit de résilier la présente convention. Elle en informera l'Université Rennes 2 par lettre recommandée avec accusé de réception un mois au préalable.

En cas de résiliation anticipée par l'une ou l'autre des parties, le montant de l'indemnisation sera versé au prorata des missions effectivement réalisés par les étudiants du Master 1 « AUDIT » de l'université Rennes 2. Cette dernière établira un récapitulatif des dépenses effectivement engagées qui devra être approuvé préalablement par la Région Bretagne.

ARTICLE 9 - REGLEMENT DES LITIGES

En cas d'impossibilité à maintenir la présente convention conforme dans sa réalisation à l'engagement tel que décrit dans ce document, ou en cas d'inexécution totale ou partielle des clauses de la présente convention, celle-ci pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des parties.

Dans ce cas, la Région se réserve le droit de demander la restitution de tout ou partie des sommes versées.

Toute difficulté née de l'application de la présente convention devra faire l'objet d'une tentative de règlement amiable. A défaut d'accord, le tribunal administratif de Rennes est seul compétent.

Fait en deux exemplaires, à Rennes, le

Le Président de la Région
Monsieur Loïg Chesnais-Girard

Le Président de l'université Rennes 2
Monsieur Vincent Goueset



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 07 juillet 2025
Opération(s) nouvelle(s) - Subvention plafonnée
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 09/07/2025
Reçu en préfecture le 09/07/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Dépense subventionnable (en Euros)	Taux	Montant Proposé (en Euros)
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25002558	ETUDES AVP-PRO POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DE QUAIS ET DU SOUTERRAIN DE LA GARE DE CHATEAUBOURG	575 700,00	75,00	431 775,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25002561	TRAVAUX AMELIORATION DE L ACCESSIBILITE DES QUAIS DE LA GARE DE VITRE	549 800,00	75,00	412 350,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25002559	ETUDES AVP-PRO POUR ALLONGEMENT DES QUAIS DE LA GARE DE SAINT GERMAIN SUR ILLE	369 100,00	65,00	239 915,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25002560	ETUDES DE PROJET POUR ALLONGEMENT DES QUAIS DE 6 GARES PRIORITAIRES	108 000,00	65,00	70 200,00
RENNES METROPOLE 35031 RENNES	25002563	RENNES METROPOLE TRAVAUX AMENAGEMENT DES ABORDS DE LA GARE DE BRUZ	280 000,00	20,00	56 000,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25002562	TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITE PMR DANS LE HALL DU BV DE LA GARE DE VITRE	37 500,00	100,00	37 500,00
PAIMPONT 35380 PAIMPONT	25002567	COMMUNE DE PAIMPONT_AMENAGEMENT POLE ECHANGES MULTIMODAL "CENTRE"	87 972,10	70,00	61 580,47
PAIMPONT 35380 PAIMPONT	25002568	COMMUNE DE PAIMPONT_AMENAGEMENT POLE ECHANGES MULTIMODAL "CENTRE" et CHEMINEMENTS PIETONS/VELOS	100 067,00	30,00	30 020,10
COMMUNE DE PLABENNEC 29860 PLABENNEC	25002565	COMMUNE DE PLABENNEC_AMENAGEMENT ARRET "PLABENNEC-COLLEGE SAINT JOSEPH"	22 492,52	70,00	15 744,76
CC VALLONS HAUTE-BRETAGNE COMMUNAUTE 35580 GUICHEN	25002566	CC VALLONS HAUTE-BRETAGNE COMMUNAUTE_AMENAGEMENT ARRET "GARE" A GUIPRY- MESSAC	8 267,46	70,00	5 787,22
DDFIP ESSONNE 91000 EVRY COURCOURONNES	25002553	ETAT_PRB 2025 PLEMET TRAVAUX	2 400 000,00	50,00	1200 000,00
DDFIP ESSONNE 91000 EVRY COURCOURONNES	25002554	ETAT_PRB 2025_GUERLEDAN (MUR-DE-BRETAGNE) TRAVAUX	2 100 000,00	50,00	1050 000,00
SNCF RESEAU 93418 ST DENIS CEDEX	25002556	ETUDE OPPORTUNITE DE DEFINITION DES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES_SERM BRETON_PERIMETRE NOEUD DE RENNES	1 000 000,00	32,50	325 000,00
SNCF RESEAU 93418 ST DENIS CEDEX	25002557	ETUDE OPPORTUNITE DE DEFINITION DES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES_SERM BRETON_PERIMETRE REDON- QUIMPER	370 000,00	38,50	142 450,00

Total : 4 078 322,55

Nombre d'opérations : 14

Délibération n° : 25_0702_05



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 07 juillet 2025
Opération(s) nouvelle(s)
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 938

Envoyé en préfecture le 09/07/2025
Reçu en préfecture le 09/07/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20250707-25_0702_05-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Type	Montant Proposé (en Euros)
UNIVERSITE DE RENNES 2 35043 RENNES	25002581	UNIVERSITE DE RENNES 2_CONVENTION DE PARTENARIAT_ETUDE INTERMODALITE AUX ABORDS DES GARES EN BRETAGNE	Subvention globale	7 000,00
TRANSPORT DEVELOPPEMENT INTER MODALITE ENVIRONNEMENT TDIE 75008 PARIS	25002569	TDIE_COTISATION 2025	Cotisation	4 600,00

Total : 11 600,00

Nombre d'opérations : 2

Délibération n° : 25_0702_05